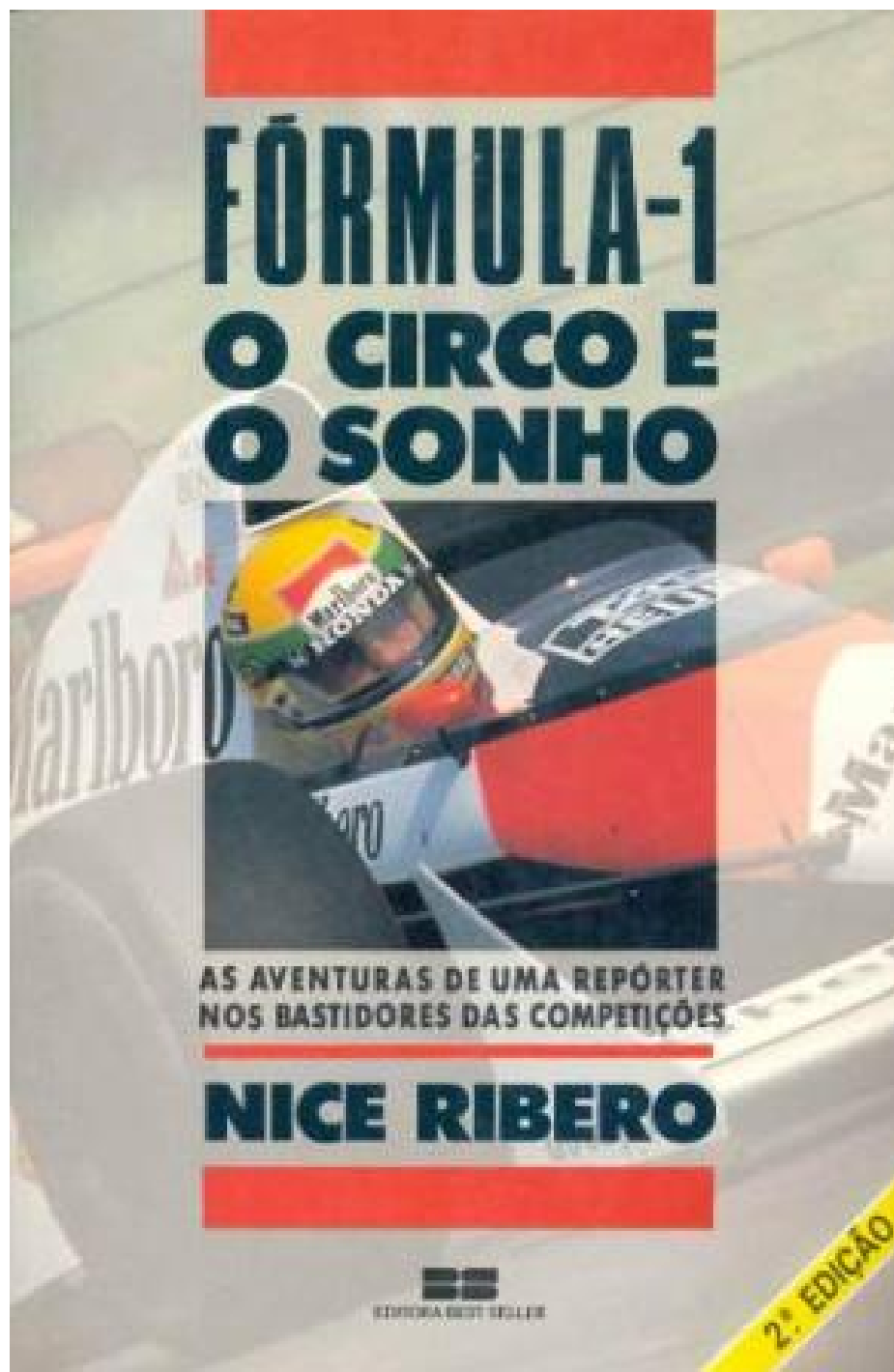




<http://groups.google.com/group/digitalsource>



Fórmula 1: O circo e o sonho
Nice Ribero

Prefácio

Não é sem uma forte emoção que falo ou lembro de minha participação nos campeonatos mundiais de F-1. Apesar da marcante presença tecnológica das grandes escuderias e da competição acirrada entre as equipes, correr de Fórmula-1 na década de 70 era mais do que uma prova, era uma aventura. Se comparada aos dias atuais, a segurança praticamente inexistia. Tanto que cada campeonato registrava preciosas perdas de verdadeiros ases do volante que, combinando talento e arrojo, se excediam em suas tentativas de conquistar vitórias imponderáveis.

Era como um noviciado, um início de carreira, um desafio constante contra as forças da natureza. Lembro-me muito bem do que foi o princípio ao lado de José Carlos Pace: éramos dois brasileiros tidos como pretensiosos, em busca de um lugar no circo da Fórmula-1. Tenho muito respeito pelos que começam uma carreira. Foi assim com Nelson Piquet, com o agora consagrado Ayrton Senna e com os valorosos brasileiros que estrearam promissoramente na F-1: Maurício Gugelmin e Roberto Moreno.

Por isso aceitei esse outro desafio pouco comum às minhas atividades, isto é, escrever a introdução deste trabalho sobre Fórmula-1, que também é estreante na cobertura de campeonatos mundiais. Li com muita atenção os sacrifícios e os apuros que Nice passou para cumprir a sua missão. Fiquei impressionado com a determinação em levar avante seu projeto jornalístico, quaisquer que fossem os riscos e as dificuldades. Gosto de gente que tem garra e quer vencer. Não se fazem campeões sem um grande empenho, sem muito esforço.

Fórmula-1: o Circo e o Sonho tem o mérito de sair do linguajar comum, revelando histórias não contadas até então. Nas suas páginas, vão informações que não aparecem nos jornais. No texto, há notas apimentadas, sem que descambem para a intriga ou fofoca. Em última instância, são notícias verídicas, vividas e assistidas pela autora; representam uma interessante leitura para todos que, como eu, gostam e vivem um pouco do romantismo que a Fórmula-1 inspira.

Desejo à escritora, que neste livro espelhou o maravilhoso esporte das pistas, o mesmo sucesso que aos demais estreantes das pistas e das letras. Da mesma forma fraterna e carinhosa que o Ayrton e o Nelsinho me chamam de “padrinho da Fórmula-1”, inspirando-me a incentivar novos talentos, espero que também eu seja um estímulo para Nice e seu trabalho profissional.

EMERSON FITTIPALDI

*A meus pais,
que me deram a liberdade de sonhar;
a meus irmãos;
e aos amigos que me ajudaram a realizar este sonho.*

Introdução ***Luz Vermelha***

Antes que você comece a correr comigo por autódromos de quase todo o mundo, eu queria lhe dar algumas informações sobre nossa viagem e sobre mim, já que estarei ao volante.

Formei-me em rádio e televisão (Comunicação Social) e não em jornalismo, embora seja essa minha opção profissional. E, dentro do jornalismo, meu maior desejo sempre foi cobrir os campeonatos de Fórmula-1. Como não podia ser contratada, por não ter o diploma, precisei contar com elementos muito mais importantes para o trabalho de reportagem: garra, vontade e

determinação. E, ainda, amor pela informação nova, capacidade de comunicação oral e escrita, desinibição para enfrentar situações difíceis... Paro aqui porque a enumeração tomaria muitas páginas. São incontáveis as qualidades que pesam mais, para o jornalista, do que um diploma. Na melhor das hipóteses, eu diria que um diploma não atrapalha.

Com diploma errado, sem padrinhos e sem recursos, me dispus a correr o mundo atrás (ou ao lado) das equipes da modalidade principal do automobilismo esportivo. Para isso, precisei me valer de táticas que não se ensinam nas faculdades, a fim de viajar, me hospedar, comer e me transportar com o pouco dinheiro de que dispunha, e ter acesso a informações sem estar contratada por nenhum órgão de comunicação. Não foi fácil, mas consegui até mais do que pretendia inicialmente, sem abrir mão da ética profissional e de meu código de honra. E não me arrependo, ao ver o resultado de minha luta contra obstáculos que às vezes pareciam superiores a minhas forças.

Um desses resultados é o livro que você tem em mãos.

Embora nele eu me refira a diversas provas – sobretudo da temporada de 88 –, não foi minha intenção fazer uma grande reportagem esportiva. As colocações citadas têm mais o objetivo de facilitar a compreensão de acontecimentos relacionados com as competições, embora paralelos a elas. *Fórmula-1: o Circo e o Sonho* aborda, em vez do que todos puderam ver pela televisão, os meandros da competição, aquilo que nenhum canal mostrou: o comportamento, fora das pistas, dos astros e dos anônimos das corridas; as fãs dispostas a tudo por uma noite com seu ídolo; a política interna das equipes despertando suspeitas de sabotagem; a generosidade de estranhos e a mesquinha de jornalistas conterrâneos; festas milionárias e gente sem dinheiro para voltar para casa; as cantadas (vulgares ou sofisticadas) e o amor sincero...

Histórias verdadeiras, vividas uma a uma e narradas sem maquiagem.

Sempre digo que Deus mostra sua bondade pondo pessoas boas em meu caminho. No esforço para sobreviver e trabalhar em terras estranhas e, depois, para publicar este livro, contei com o apoio de muita gente e quero agradecer pelo menos a Pura Sánchez, de Cannes, em cuja casa construí meu lar europeu; a Maria Carmela, de Florença, que sempre me recebeu como se eu fosse uma irmã; ao Tássio, cujo incentivo foi tão grande quanto nossa amizade; a Ladeia, desde os tempos da Rádio Capital, que me ajudou com os originais sem nunca pedir nada em troca; aos amigos Kogan, Carlos Ceneviva, Reginaldo Leme, Arthur Thill; à equipe de editores, secretárias e colaboradores da Editora Best Seller, que pesquisaram dados complementares, sempre que necessário, e chegaram ao texto final, dando-lhe a forma que tem hoje. Bem-vindo a bordo. E atenção: já foi acendida a luz verde.

N.R.

*É melhor ter lutado e perdido
do que nunca jamais ter lutado.*

Arthur Hough Clough

1

A Cara e a Coragem

Ímola, 1988. Uma sexta-feira de testes no autódromo Dino Ferrari. E, para mim, também uma sexta-feira de desânimo. Embora recém-chegada de novo à Europa, eu já tinha vontade de desistir de tudo e voltar correndo para o Brasil, para o mingau da mamãe, para meu quarto, para os amigos. Assustava-me a idéia de tornar a dormir, a cada noite, num hotel, na casa de uma pessoa estranha, nem sempre dominando a língua do país. Começava a achar que não fazia sentido ficar sozinha no mundo, sem um porto, sem uma pessoa com quem desabafar, como nos

anos anteriores.

Mas, na hora do almoço, achei um muro para minhas lamentações: Nelson Piquet estava sozinho no boxe da Lotus, e eu já o conhecia o bastante para poder lhe falar de mim, em vez de só ouvir, como caberia a uma repórter tradicional.

– Quer comer? – perguntou-me ele displicente, de boca cheia.

Aceitei e, entre uma garfada e outra, despejei um pouco de minha apreensão acumulada:

– Fazia um frio danado, chovia e eu ali, numa cidade chamada Piacenza, esperando um trem que me levaria a Bolonha. E você sabe que horas eram? – perguntei a Piquet, que ouvia em silêncio enquanto comia sua macarronada. – Seis da manhã! Que eu fizesse sacrifícios e loucuras para acompanhar as corridas, tudo bem. Mas agora também para os testes?

Piquet, que vinha ouvindo em silêncio, parecendo mais preocupado com a macarronada do que comigo, abriu um sorriso animador.

– No começo é muito difícil mesmo, Nice. Quando eu vim para a Europa, há doze anos, passei nove meses viajando dentro de um caminhão. Viajando e *morando* num caminhão. Uma vez, no meio de um frio danado, com neve e chuva, me deu vontade de mijar. Saí do caminhão e... você acredita que congelou *tudo*?

Rimos ambos, e percebi que meu humor já estava melhorando. Piquet continuou recordando, com graça, sua difícil fase inicial:

– Em horas como essa, eu me perguntava: “Mas que merda estou fazendo aqui?” Eu me lembro de que não existia hora de almoço ou de jantar... Era sentir fome e pegar, na geladeirainha do caminhão, pão e queijo. Sanduíche de queijo quando acordava, pão com queijo na metade do dia, queijo e pão de noitinha. Que saudades do arroz com feijão lá do Brasil.

Tocando um de meus joelhos, ele riu e acrescentou:

– A gente não tinha nem hora de dormir, Nice. Trabalhávamos até de madrugada e depois caíamos desmaiados num canto qualquer, de macacão mesmo, com as mãos cheias de graxa. Banho completo era um luxo que raramente a gente desfrutava...

– Mas você sabia aonde queria chegar – comentei.

– É o que você pensa! Nem me passava pela cabeça que um dia seria campeão. Isso era só esperança... As coisas foram acontecendo aos poucos. E foi com surpresa que um dia me vi no pódio, chorando de emoção. Nem esperava tão cedo meu primeiro título!

– Se foi tão duro para você, imagine o que está sendo para mim. Você já era piloto quando chegou aqui, estava em seu caminho, em seu ambiente de luta...

– E não é o seu caso? Você não está aqui como jornalista, buscando a realização profissional?

– Estou, mas na marra, entende? Com a cara e a coragem. Sem estrutura alguma, me preocupando com a sobrevivência, convertendo os preços em cruzados...

– E com o dólar subindo sem parar... Você precisa dar um jeito de ficar por aqui, recebendo em moeda forte. Por que você não monta, com o Gugelmin, um esquema de mandar *releases* sobre ele para o Brasil?

– Já falei com o Maurício – expliquei, desanimada. – Ele tem quem cuide disso.

– E o outro lá? – insistiu Piquet, referindo-se a Senna.

– Também já está com tudo estruturado. O Walter trabalha para ele.

– Ah, é! O “Disco Voador” – riu Piquet.

Ele vivia dando apelidos (alguns muito engraçados) às pessoas que o cercavam. No caso do assessor de imprensa de Ayrton Senna, a alcunha se devia a características que Piquet enxergava nele. Segundo o piloto, Walter era baixinho e chato, e ninguém acreditava nele, assim como não davam crédito aos discos voadores.

A essa altura, eu já estava rindo abertamente, esquecida da onda de melancolia que quase me afogara pela manhã. Dava-me conta, novamente, de que estava na Europa, livre para pegar um trem e chegar, em pouco tempo, à charmosa Paris. Ou para cobrir testes e corridas de Fórmula-1, trabalho a que me propusera. Livre para pedir caronas a pilotos que antes só conhecia

por meio de fotos em jornais e revistas. Quando circulava em minhas veias, essa dose de consciência me jogava no mais alto astral. A sede de aventura minimizava todos os obstáculos e eu começava a achar que o mundo era cor-de-rosa e pequeno demais para meu arrojo. Mesmo comendo pão com queijo, como o piloto, eu sairia de lá, como ele, com um troféu.

– Um livro – comecei em voz alta, embora de certo modo estivesse falando para mim mesma. Depois, acrescentei, explicando-me melhor: – Meu objetivo, Nelson, é acompanhar essa temporada até o fim e escrever um livro a respeito. Mas prefiro nem comentar isso, pois às vezes me parece que é muita pretensão...

– Pretensão ou objetivo concreto, você tem de ir à luta, Nice. Tomar decisões, não deixar nada para amanhã. Senão, um belo dia você acorda e vê que já é muito tarde para realizar seus sonhos. Quando eu era molecão, deixava tudo para depois. Tinha a maior preguiça. Hoje, não. Aprendi que, se não fizer no ato, no momento que sinto vontade, acabo perdendo o tesão pela coisa. E fico, pelo resto da vida, com a frustração de não ter feito o que queria.

Durante toda essa conversa, fomos interrompidos diversas vezes por fãs caçando autógrafos ou por engenheiros que vinham trocar informações sobre o carro que estava sendo preparado para a segunda parte dos treinos. Logo Piquet precisaria voltar ao trabalho. Mas ele ainda tinha algo a dizer sobre um livro que enfocasse os bastidores da Fórmula-1, os camarins do grande circo do automobilismo esportivo:

– Acontecem tantas coisas por aqui que histórias não vão faltar. Se fossem publicadas, o mundo da Fórmula-1 iria me odiar. Quando enjoar dessa vida e parar de correr, vou pegar meu barco, rodar pelo mundo e escrever um livro. Em dez anos de Fórmula-1, sei de tanta coisa que acho que não vou poder nunca mais botar os pés nesse meio. Tem nego por aí que vai me odiar.

Levantou-se, com um sorriso irônico e um olhar sonhador e foi para dentro do motorhome, sem nem sequer se despedir. Essa atitude é uma das características de Piquet. Ele é capaz de conversar animadamente com alguém durante horas, como amigo. O interlocutor se esquece de que está falando com um piloto tri-campeão – até que ele, interrompendo a conversa sem um “tchau” ou um “com licença”, vira as costas para colocar o capacete, sentar-se no carro e ir para a pista.

Acostumada com as esquisitices desse universo, não me importei. Peguei o bloco em que anotara algumas das palavras de Piquet e fui para o telex, do qual usaria e abusaria nas próximas horas, já que não precisaria pagar pelo aluguel do equipamento. A operadora, uma senhora muito simpática, me deixava telefonar e passar telex de graça. Mandeí matérias para a revista *Superauto* e para o jornal *Folha de S. Paulo*. Mandar matérias não-encomendadas é um risco calculado na vida do *free-lancer*, do trabalhador sem vínculo contratual. O jornal pode publicar ou não, e, no segundo caso, o frila tem despesas, perde tempo, investe trabalho e não recebe nada em troca. Mas eu não tinha opção... Aproveitando a oportunidade, liguei para minha família e também cobreí uns pagamentos atrasados da *Superauto*.

Voltei então para o boxe da Lotus. Piquet mostrava-se desanimado com o carro. Mas não mal-humorado: mesmo em condições adversas, ele, em geral, continua demonstrando sua imensa capacidade de aceitar (e até de se colocar) novos desafios. Sem dúvida, eu lucrara muito com a conversa mantida com aquele homem simples e ao mesmo tempo complexo: um *bon vivant* para quem o dinheiro significa apenas um meio para a aquisição do que ninguém possui; uma pessoa determinada na velocidade com que vive e enigmática em sua paixão voluptuosa pela fuga para o mar ou para o céu.

Apanhei a valise que, pela manhã, deixara na estação ferroviária e fui procurar um hotel. Os poucos que encontrei tinham cartazes dizendo que só reabririam em setembro. Mas afinal consegui, horas depois, encontrar uma pensão. Comi um delicioso *penne a la rabiatta*, subi para o quarto e mergulhei na cama. Ah, como eu merecia uma boa noite de sono.

Fiquei deitada, olhando para o teto, sem conseguir dormir. Minha cabeça estava a mil por hora e parecia um projetor que mostrava imagens de um tempo muito distante. Sozinha naquele quarto de pensão, me sentia triste e abandonada, com o peso da solidão levando vantagem na

balança da vida. À minha cabeça vinham lembranças de uma infância tranqüila que se mesclavam com momentos conturbados que tive de enfrentar para chegar até aqui.

As sementes do sonho

O lugar: Auriflora, cidade do Estado de São Paulo onde nasci. O tempo: fins da década de 60, começo da de 70. Uma garota de aproximadamente 6 anos – na qual me reconheço pelos cabelos muito loiros – perde-se em reflexões. Ouvira o pai comentar que vendera um grande número de cabeças de gado. E agora ela se pergunta o que teriam feito com *os corpos* das vacas e dos bois, já que venderam *as cabeças*. Mas logo essa dúvida envelhece, outras a destronam. Que gosto teriam as nuvens que passam brancas no céu? De clara de ovo batida em neve, talvez... E o avião que acabou de cortar uma delas, para onde iria?

– Quando eu crescer, vou ser aeromoça – prometeu-se a menina, sonhando conhecer o mundo que sabia existir além da pequena fazenda onde morava.

Logo nos mudamos para São Paulo, mas em pouco tempo a tão falada cidade grande já era pequena para os sonhos que germinavam em minha cabeça. Sairia de São Paulo assim que me formassem; talvez viajasse até para fora do Brasil, passearia meus ambiciosos projetos de vida pelos sofisticados Champs-Élysées.

Adorava literatura, geografia e história. Meu interesse por essa área do conhecimento, mais o auxílio de um professor particular, colocaram-me na lista dos aprovados no vestibular da Fundação Armando Alvares Penteado. Era chique e divertido estudar na FAAP, que muitos alunos consideravam uma passarela de desfile de roupas e carros da moda. Para a maioria de minhas colegas, não existia preocupação maior que a de encontrar um marido rico, de preferência com sobrenome pomposo. O diploma, se viesse, seria lucro. Mais que as aulas, era importante frequentar o bar Pão de Queijo, território de caça aos bons partidos.

Eu não tinha – nem tenho – nada contra maridos milionários. Mas o item “marido” ocupava um dos últimos lugares de minha lista de prioridades. Primeiro, eu queria me formar, estudar línguas e escrever um livro sobre as muitas coisas *fortes* (agradáveis ou não) que eu sabia estarem à espera de minha sede de vivê-las e apreendê-las. Eu alimentava a alma com a perspectiva de um futuro cheio de surpresas e emoções. Não podia deixar uma aliança pôr um ponto final na minha ambição de caminhar para dias incertos mas intensos, sem saber se me casaria com um príncipe encantado ou com um sapo vagabundo; se seria dona de casa ou líder feminista; se morreria como correspondente de guerra, em meio a uma batalha encarniçada, ou tricotando num asilo de velhinhas.

Ao terminar a faculdade, trabalhei como repórter de rua nas rádios Capital e Antena-1, e como relações-públicas na Sabesp – Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo. Ambicionei um lugar na Rede Globo de Televisão, mas nunca o consegui, pois meu diploma era de rádio e televisão e meu sindicato era o dos radialistas (e não o dos jornalistas). Dentro da legislação restritiva que rege essa área profissional, eu só poderia ser contratada para trabalhos de estúdio, quando todo o meu ímpeto está na reportagem externa. Chamada para fazer um teste na Globo de Campinas, que queria uma “cara nova” para apresentação de telejornal, fui reprovada no teste, derrubada pelo nervosismo.

Em 1985, descobri que vender espaço de propaganda em rádio era uma ótima forma de, pelo menos, ganhar dinheiro. Passei a fazer isso, reservando os finais de semana para trabalhar meus verdadeiros objetivos. Deitada à beira da piscina do Clube Pinheiros, em alguns meses escrevi um romance, que enviei para a Bienal Nestlé. O original foi devolvido algum tempo depois. Não posso afirmar que concurso, no Brasil, seja jogo de cartas marcadas, mas meu romance foi devolvido com poucas indicações de ter sido sequer folheado. As editoras também não se interessam, na maior parte, por autores estreantes, como eu já sabia naquela época. Concluí, portanto, que, se quisesse ganhar a vida escrevendo, teria de encontrar um tema de alto

interesse, que resultasse num livro bom também do ponto de vista comercial.

Mas não consegui pensar num assunto que me atraísse e, ao mesmo tempo, tivesse a ver com o gosto de milhares de pessoas abstratas. Eu já acompanhava atentamente as corridas de F-1 pela televisão, mas não as associei com minha veleidade literária. Porém, no ano seguinte, eu mesma já estava cansada de ouvir as pessoas me perguntarem que graça havia em ficar duas horas em frente do aparelho, ouvindo *zummm, zummm*, e vendo um carro ultrapassar o outro.

Por isso, fui ao Rio de Janeiro para descobrir que graça tinha assistir “ao vivo e em cores” a um Grande Prêmio. Quando voltei, não conseguia explicar direito a “graça”, mas sabia que ela existia e que era apaixonante.

Antes das pistas, o labirinto

Em maio de 1986, consegui uma bolsa de estudos e fui fazer um curso de um mês no Institute de Langue Française de Villefranche-sur-Mer, no sul da França. Muito charmosa e pitoresca, essa *ville* fica numa posição privilegiada, entre Nice e Monte Carlo. A beleza da Côte d’Azur impressiona sobretudo quem pisa pela primeira vez na Europa, como era meu caso. Jovens de *topless*, cassinos, carros luxuosos, museus, castelos reais e vitrines com produtos de preços intimidantes davam um aspecto onírico a minha estada na “Costa Azul”.

Numa tarde de quarta-feira, tomei o trem e fui para Monte Carlo. Mal consegui acreditar no tamanho dos barcos ancorados no porto de Mônaco. E acreditei menos ainda quando avistei Nelson Piquet saindo de um deles. Eu nunca fora apresentada a ele, evidentemente, e não sabia como abordá-lo. Seguindo-o de longe, pensava numa estratégia, em algo mais que o esperado “Oi, Nelson! Eu sou brasileira, viu? E sua fã...”. Quando percebi, estávamos numa área agitadíssima: o circo da F-1 começava a ser montado. Piquet entrou num trailer. Quando saiu, horas depois, havia tanta gente esperando pelo bicampeão do mundo que não consegui lhe dizer nada do que ensaiara. Na verdade, não consegui sequer um autógrafo.

Decepcionada, fui tomar um *chocolat chaud* no Café de Paris – e paguei pela bebida o mesmo que pagaria por uma refeição no Brasil. Mas, de certa forma, valeu pelo lugar: o restaurante tem mesas ao ar livre, das quais se pode desfrutar todo o panorama da Place du Casino, cheia de gente bonita e carros enormes, tinindo de novos. Pessoas e automóveis cheirando a muito dinheiro...

Voltei tão excitada por ter visto Piquet de perto que comentei, com colegas da escola, meu desejo de assistir ao GP de Mônaco. Eles, então, me apresentaram ao filho do dono do instituto, que também era apaixonado por F-1. E o rapaz acabou me convidando para ver a corrida da sacada do apartamento de um amigo em Mônaco.

O que enxerguei da prova em si foi muito pouco, do local onde ficamos. Mas o ensurdecedor ronco dos motores arrepiou-me inteira, sugerindo proximidade do perigo, como se uma fera quisesse me tocar. Empolgada, prometi a mim mesma que faria de tudo para assistir ao próximo GP. *E com uma credencial de jornalista!*

Em junho, fui para Londres, onde deveria encontrar Suzana, uma amiga que trabalhava como escrituraria da Marinha brasileira. Como havia uma vaga para arquivista em seu departamento, Suzana incentivou-me a fazer um teste. Com quase tudo acertado, eu me sentia nas nuvens. Morando na Europa, eu estaria dando mais um passo na direção de meus sonhos. Preparava os documentos que faltavam para a contratação quando recebi uma notícia frustrante. Suzana explicou-me que o verdadeiro motivo de eu não ter sido admitida foi “alguém de Brasília pleitear a vaga para um parente”.

Bem, o mundo não se acabou por isso. Consolei-me com a idéia de trabalhar como vendedora numa loja da Oxford Street, a 90 libras por semana (mais ou menos 150 dólares), salário que me permitiria viver bem. Mas nada me garantia a tranquilidade, pois na Inglaterra, como em todos os países da Europa, é estritamente proibido o trabalho a não-residentes. Por

isso, eu estremecia toda vez que a polícia passava em frente do estabelecimento.

Costumava me descontrair no final da tarde. Encontrava Suzana na estação Oxford Circus e íamos juntas a *pubs* lotados para a *happy hour*. Mal se podia andar pelas calçadas quando elas eram ocupadas por mais de um bar. Numa dessas noites, enquanto minha amiga ia ao toalete, um loiro muito bonito me abordou no balcão. Apresentou-se: Heinz, de Zurique, corretor da Bolsa de Valores de Londres. Ofereceu-me um drinque e falamos sobre diversos assuntos.

Uma semana depois, estávamos namorando. No sábado, ele me levou ao Museu de Cera de Madame Tissaut. Depois, passeando pelo Hyde Park, resolvemos ir até seu apartamento, para fazermos uma feijoada. A caminho, procuramos os ingredientes necessários – que, naturalmente, não encontramos. Optamos então por carne de vaca. Só que, mesmo sem nunca haver cozinhado nada de especial, me meti a besta de preparar um *steak au poivre vert*. Pusemos a mesa na sala. Heinz provou o primeiro pedaço e o sorriso morreu-lhe nos lábios. Levantou-se incontinenti e correu para a cozinha, perguntando-me sem qualquer delicadeza como eu conseguia comer *aquilo*:

– *Jesus! How can you eat this?!*

Fui atrás e encontrei-o lavando o bife. Com a pimenta verde escorreu também um pouco de meu afeto por ele. A grosseria era tal que, menos de uma semana depois, me convenci de que, naquele caso, o intercâmbio de culturas se mostrava inviável. Heinz não fazia a mínima questão de esconder seu sentimento de superioridade. E a gota d'água veio quando, tentando acionar a máquina de lavar pratos, inundei sua impecável e acarpetada cozinha.

– *Oh my God!* – explodiu Heinz. – Será que naquele seu país subdesenvolvido não existe máquina de lavar? Acho que vocês só têm café e carnaval... Cuidado, não pise aí com esses pés molhados! Você sabe quanto custa um tapete desses?!

Minha resposta foi não vê-lo nunca mais. Algum tempo depois, eu deixava a estação ferroviária de Euston rumo a Brands Hatch.

Assim, numa quinta-feira de julho – quando os mecânicos começavam a montar os carros, sendo ainda possível entrar-se nos paddocks sem credencial –, fui até o boxe da Lotus, onde Senna conversava com outro homem. Quando o piloto entrou no trailer, aproximei-me do desconhecido e perguntei-lhe o que devia fazer para entrevistar Senna.

– Você é jornalista? – perguntou-me ele, em português, embora eu houvesse falado em inglês.

– Ah, o senhor também é brasileiro?

– Sou o empresário do Senna. E você? Trabalha para quem?

– Bem, no momento, sou *free-lancer*. Vim fazer um curso na França e estou aproveitando para escrever sobre pilotos brasileiros.

– Sei, sei... Bem, eu vou falar com ele e, daqui a alguns dias, você tem uma resposta.

– *Daqui a alguns dias?!* Mas eu não tenho credencial, não sei se conseguirei entrar daqui a alguns dias...

O problema da credencial era meu, e ele não tinha nada com isso. E foi o que seu olhar pareceu me dizer, quando ele se despediu:

– Preciso ir, agora. – Mas depois demonstrou algum interesse, perguntando: – Qual é seu nome?

– Nice. E o senhor, como se chama?

– Armando Botelho. Falo com você mais tarde – respondeu ele, saindo apressadamente atrás de Ayrton Senna.

Andando por ali, passei pelo boxe da Williams e vi Nelson Piquet sozinho, colocando um adesivo no capacete. Fiquei olhando de longe, sem coragem de puxar um assunto ou de tirar fotos. E se ele avançasse contra mim, quebrasse a câmera? Eu sempre ouvira dizer que ele era mal-humorado, que detestava jornalistas... Como que para contradizer meus pensamentos, Piquet sorriu para mim. Embora desconcertada, não perdi a chance:

– Posso tirar uma foto?

O sorriso, agora mais amigável, equivaleu a um *sim*. Logo depois do clique da máquina,

ouvi minha própria voz, num acesso de ousadia:

– Posso entrar?

Já dentro do motor-home, usei as frases que tinha ensaiado muito tempo antes, em Mônaco:

– Oi, Nelson. Meu nome é Nice. Eu gostaria de saber se posso entrevistá-lo, e quando...

– *Nice!* – interrompeu ele, rindo. – Onde você foi arranjar esse nome?

– No mesmo lugar que você arranjou o seu – respondi, sem entender o que havia de estranho em meu nome. – No gosto materno...

– Ah, ah – continuou rindo. – E que eu só vi esse nome antes numas placas perto da minha casa em Monte Carlo. Placas com indicações da estrada para Nice, na França. O que você estava dizendo?

– Eu gostaria de entrevistá-lo hoje, se possível, porque não venho nos outros dias.

– Hoje, não dá, pois já estou de saída. Por que você não vai a Silverstone na quarta? Sabe onde fica?

– Não, mas eu encontro. A que horas seria conveniente?

– Tanto faz! São dois dias seguidos de testes...

Saí do motor-home – um imenso trailer com amplas acomodações, inclusive cozinha – bem impressionada com a simpatia de Piquet. Nem sua voz soava antipática como na televisão. E, no final da tarde, tive outra surpresa, quando Armando Botelho, o empresário de Senna, veio falar comigo.

– Não foi fácil – comentou ele. – Mas consegui uma credencial para você.

Tive vontade de pular em seu pescoço e lhe dar um beijo, tamanha a minha alegria. Em geral, as coisas não caem do céu em minhas mãos.

2

Prática, a Melhor Escola

Assim, pude debutar nos boxes, com dezenas de perguntas cuidadosamente elaboradas e anotadas para não me atrapalhar na hora da entrevista. Mas, cada vez que eu me aproximava de um piloto, ele desaparecia antes que eu tirasse o diabo do bloco de anotações da bolsa. Em outras vezes, o entrevistado em potencial pegava o papel de minha mão e me presenteava com um autógrafo, afastando-se em seguida!

A situação melhorou quando fiz amizade com Anne, uma jovem inglesa que conhecia inúmeros pilotos. Anne ajudou-me muito, apresentando-me a vários de seus amigos e pedindo-lhes que me concedessem uma entrevista. Além disso, como meu “quartel-general” ficava em Londres, na casa de Suzana, Anne ofereceu-me um quarto em sua residência em Silverstone, no alto de uma colina que me fazia pensar em Minas Gerais.

Nos momentos que passamos a sós, Anne mostrou-me diversas fotos em que aparecia com Elio De Angelis, piloto italiano milionário e muito bonito que morrera em 15 de maio durante testes em Paul Ricard. Mostrou-me também um Rolex de ouro, com o nome do amante gravado na parte de baixo.

– Ele me deu no ano passado quando estivemos em Roma. Foi o fim de semana mais feliz de minha vida. Nunca esquecerei Elio...

No dia do GP da Inglaterra, a mãe de Anne nos levou até o autódromo de Brands Hatch. Naquele animado ambiente, conforme reparei, o relógio presenteado por Elio parecia brilhar mais ainda no pulso de Anne, tantas foram as vezes que ela o balançou enquanto anotava o número de seu telefone para diferentes pilotos. No final da corrida, perguntou a um deles quando jantariam juntos.

– Não sei se minha esposa apreciaria a idéia – esquivou-se o “convidado”.

Mas pelo menos um outro não opôs obstáculos, pois mais tarde pude constatar que Anne

consequira preencher a vaga deixada em seu coração pelo italiano morto apenas dois meses antes.

Silverstone, com casaco e chá

Na semana seguinte, peguei um trem no centro de Londres e fui para Silverstone. Embora oficialmente estivéssemos no verão, fazia um frio insuportável, ao qual se somava a chuva. Encontrei Piquet, que logo me reconheceu:

– Então, conseguiu achar! À tarde a gente conversa, OK?

Concordei e fui até o boxe da Lotus. Mas, quando vi Ayrton Senna, fiquei outra vez sem ação, deixando que a Nice-fã se apossasse da Nice-repórter. Vi alguns jornalistas entrarem no boxe, mas não tive coragem de me juntar a eles. Temia ser posta para fora. Já era quase hora do almoço quando Senna entrou no motor-home. É agora ou nunca, resolvi. À tarde, eu não teria tempo, pois estaria com Piquet. Tomei fôlego e “ataquei”:

– Oi, Senna – disse eu, do último degrau da escadinha, quase caindo dela. – Pode me dar cinco minutos para uma entrevista?

– Agora estou ocupadíssimo, mas na parte da tarde podemos conversar. De onde você é?

– De São Paulo – respondi, tremendo de frio e de emoção.

– E você mora aqui na Inglaterra?

No meio de minha explicação sobre o curso que eu viera fazer, aproveitando a oportunidade para escrever, como frila, sobre os pilotos brasileiros, o projetista Gérard Ducarouge entrou e levou Senna para uma reunião. Fui embora, mas antes, como o frio era realmente insuportável, vesti um agasalho do piloto, que encontrei dentro do motor-home.

Circulei por ali, observando o movimento nos boxes de outras equipes que realizavam seus testes. No final da tarde, fui falar com Piquet.

– Sente-se aí enquanto eu pego um refrigerante. Estou com a boca seca – disse o piloto. – Você quer tomar alguma coisa?

Aceitei um chá com leite e, enquanto tomava os primeiros goles, consultei meu bloco de anotações. Era muito difícil achar as perguntas certas a serem feitas a um bicampeão mundial, e resolvi abrir o jogo:

– Olha, Nelson, é a primeira vez que entrevisto um piloto de seu nível e quero avisá-lo de uma coisa: não entendo nada de carro, motor, cilindrada, essas coisas todas...

– Pois eu prefiro pessoas francas como você, que já chegam dizendo que têm de escrever umas linhas a meu respeito mas não conhecem o assunto. É melhor pedir ajuda do que chegar com cara de sabichão ou sabichona e fazer as perguntas mais cretinas...

Rimos os dois, e expliquei que não pretendia falar sobre a parte técnica, mas sim sobre o lado humano do circo da F-1.

– Como é a vida de um bicampeão? O que muda?

– Muda tudo, mas não muda nada. Minha vida hoje é basicamente igual à sua ou à de qualquer outra pessoa. No dia seguinte ao da conquista do título, acordo, tomo banho, como, faço amor... E já é hora de pôr o troféu de lado e começar uma nova luta, começar a trabalhar para vencer de novo. Do contrário você cai no esquecimento!

Minha próxima pergunta era um tanto delicada, mas eu não queria deixar de fazê-la:

– Há pouco, no GP da Inglaterra, Jacques Laffite quebrou as pernas. Talvez nem possa competir mais. Também nesse ano, Elio De Angelis morreu. Você não tem medo dessa velocidade toda, de não saber o que pode acontecer na próxima curva?

– Quando começa a sentir medo, o piloto deve parar – respondeu Piquet, num tom de voz que afastava a hipótese em relação a ele. – Entro no carro com a cabeça a mil por hora, tão concentrado que nem me lembro da possibilidade de sentir medo.

– E do Brasil, você ainda se lembra?

– Claro, que pergunta! Gosto demais do Brasil. Mas uma coisa que me preocupa sobre o

Brasil é a fome. Não existe dor maior do que a da fome.

Conversamos por quase uma hora. Ele falou de seu difícil começo no mundo da competição, contou molecagens, brincou... E, quando deu a entrevista por encerrada, tive certeza de que Piquet não mordida. Não havia nele nada do homem antipático, grosseiro e monossilábico que pintavam no Brasil.

Despedi-me e fui “montar guarda” no caminhão da Lotus. Pouco depois, Senna aparecia – sem agasalho. Olhou-me espantado e repreensivo, como se perguntasse: “Você teve a cara de pau de passar a mão em meu casaco?”. Devolvi-lhe a bonita jaqueta, desculpando-me:

– Peguei esta sua roupa emprestada... Já não estava mais agüentando o frio! – E tratei de mudar de assunto rapidamente, com receio de que ele fosse embora: – Você pode me dar aqueles cinco minutos agora?

– Eu estou de saída...

– Olha, se você puder me deixar numa estação de trem, a gente conversa no caminho...

– OK – concordou ele sem muito entusiasmo, mas sem má vontade.

Assim, sentada ao lado do piloto em seu belo Mercedes, saí do circuito em grande estilo. Mal podia ver as pessoas que, do lado de fora, imploravam um autógrafo. Senti-me deslumbrada. E reagi retomando o ar profissional:

– Como foi sua infância, Senna?

Ayrton Senna da Silva tinha apenas 4 anos – e nem sabia o significado da expressão “corrida de carro” – quando ganhou do pai o primeiro kart. Sequer sonhava, portanto, que, vinte anos depois, seria mundialmente conhecido como um dos melhores pilotos de F-1 de todos os tempos. O kart tornou-se seu brinquedo preferido e não mais que isso. Mas o pai incentivou-o a levar o kartismo a sério e, aos 17 anos, Ayrton ganhava seu primeiro campeonato. E o gosto pela vitória. E a ambição de chegar à F-1. Aos 24, corria pela Toleman. Fez sua primeira aparição significativa na segunda corrida da temporada, na qual terminou em quinto lugar. E o mundo voltou a ouvir falar do talentoso jovem do GP de Mônaco de 1984, no qual, sob forte chuva, ele desafiou o campeão Alain Prost, chegando a ultrapassá-lo. Mas a prova foi suspensa e ele não pôde provar toda a sua categoria...

Agora, dois anos depois, as olheiras e o ar cansado de Senna revelavam o ritmo intenso de viagens, treinos e corridas. Ele já percebera que a Fórmula-1 não era a maravilha que imaginara. Decepcionou-se ao encontrar um ambiente hostil, em que o jogo de interesses era muito forte e a competição, brutal. O encanto de chegar ao topo do automobilismo transformou-se num dia-a-dia tenso, em que todos se viam obrigados a lutar para garantir a carreira.

Tudo isso Senna me contava enquanto dirigia velozmente. Pouco antes de chegarmos a uma pequena estação de trem, perto de Esher, ele desabafou:

– As pessoas não se relacionam. Há muito dinheiro em jogo e todos mudam de comportamento: sejam pilotos, patrocinadores, chefes de equipe ou mecânicos. Ninguém se salva.

Ele parou o carro, nos despedimos e eu desci. O frio parecia ainda mais intenso depois dos minutos passados dentro do Mercedes aquecido. Acabei pegando uma gripe que me deixou uma semana de cama. Mas valeu a pena: minha conversa com Senna seria publicada nas revistas *Capricho* e *Carícia*.

“Vocês, brasileiros!”

Uma semana antes do GP seguinte, o da Hungria, fiz um teste na BBC – British Broadcasting Corporation – para locução de um programa em português. Porém, mais uma vez, meu nervosismo me derrubou. Por isso, quando Anne me convidou para ir de carro até a Hungria, assistir ao GP, nem hesitei.

Mesmo sem credencial, consegui entrar no paddock na tarde de quinta-feira, quando a

vigilância ainda não é tão severa. Anne convenceu os seguranças de que íamos pegar nossas credenciais com uma das equipes. Mas as horas foram se passando e, se eu não conseguisse uma autorização até o final da tarde, não poderia trabalhar. Encontrei Piquet e expliquei-lhe o problema.

– Está vendo aquele baixinho ali? – perguntou ele, apontando para um senhor que estava nas proximidades. – Ele é a única pessoa que pode te ajudar.

O “baixinho” era ninguém menos que Bernie Ecclestone, o presidente da FOCA (Associação dos Construtores da F-1) e o responsável pela comercialização dos direitos de transmissão das corridas. Aproximei-me do motor-home da Brabham – escuderia de sua propriedade – e fiquei por perto até que ele reparasse em mim.

– *What do you want?* – quis saber o *big boss*.

– Bem, Mister Ecclestone, eu gostaria de...

Eu gostaria que ele me desse uma credencial, apenas, mas não podia lhe dizer isso na cara dura. Talvez o melhor caminho fosse tentar algo mais.

– Eu quero fazer uma entrevista com o senhor – falei, após uma breve hesitação. – Gostaria de saber o que acha dos pilotos brasileiros.

– Amanhã – respondeu ele, já se preparando para sair. – Amanhã eu falo com você.

– Mas eu estou sem credencial. Acho que o senhor não me verá por aqui amanhã.

– Então tente no final da tarde – respondeu Ecclestone, vagamente, desaparecendo antes que eu tivesse tempo de esclarecer onde e quando nos veríamos.

Mas isso não iria intimidar uma repórter “experiente” como eu. Simplesmente plantei-me em frente ao motor-home cinza que ele ocupava, ouvindo-o atender pessoas, dizer “sim”, “não”, “amanhã”, “talvez” e, afinal:

– *Come in, Brazilian.*

Entreí no momento em que a secretária lhe passava uma ligação dos Estados Unidos. Ele falou ao telefone por mais de quinze minutos, enquanto eu pensava nas perguntas que faria àquele homem, responsável pela parte comercial do circo da F-1, gigantesco e bem-estruturado negócio, um dos mais lucrativos do planeta. Mas a pergunta partiu dele mesmo, assim que desligou o telefone:

– Como você se chama?

Respondi e ele abriu um envelope, do qual tirou uma credencial. Colocou meu nome nela e passou-a para mim. Fiquei boquiaberta, mas afinal consegui articular um agradecimento:

– Muito obrigada, Mister Ecclestone. O senhor não imagina como é duro fazer mil sacrifícios para chegar até aqui e não poder trabalhar...

– *Enjoy it* – disse ele, sorrindo, antes de entrar numa saleta, na parte traseira do grande veículo.

– E a entrevista? – perguntei à secretária.

– Bernie está muito ocupado agora – esclareceu a moça. – Tente amanhã.

Tentei. E voltei a tentar no sábado e no domingo – 10 de agosto de 1986, dia do Grande Prêmio. Quando finalmente consegui um minuto com ele, antes da prova, Ecclestone desculpou-se:

– Isto aqui está uma confusão dos diabos, Nice. Mas talvez a gente consiga conversar um pouco no Grande Prêmio da Áustria...

– Não sei se estarei lá. Tenho o problema da credencial, como o senhor sabe...

Eu estava jogando verde para colher maduro, e ele percebeu. Tanto que replicou, rindo:

– Ah! Vocês, brasileiros... A gente ajuda uma vez e nunca mais consegue se livrar...

Boa sorte – para eles e para mim

Eu não havia planejado, de forma clara, ir àquele Grande Prêmio. Mas agora, com uma

credencial mais ou menos prometida, não podia perder a oportunidade. E também me interessou conhecer a Áustria. Se eu arranjasse transporte, então, estaria tudo resolvido... Com esses pensamentos na cabeça, vi Senna e Gerhard Berger conversando atrás do boxe da Benetton. Aproximei-me, com a intenção de desejar-lhes boa sorte, e ouvi que programavam ir juntos para a Áustria. Era minha chance! Assim que se despediram, segui Senna, alcancei-o e pedi uma carona até aquele país. E ele, friamente, recusou:

– Desculpe, o carro está cheio...

– Pensei que só você e o Berger fossem ocupar o Mercedes...

– É verdade, mas a gente carrega muita bagagem... É complicado, e acho que não devemos misturar as estações. Dar entrevista é uma coisa, dar carona é outra...

– Tudo bem, não se fala mais nisso – sorri, não tendo mesmo mais o que comentar. – Boa sorte na corrida.

Ele agradeceu e foi se posicionar para a largada.

Enquanto os carros se alinham, é comum pessoas ficarem circulando entre eles uns dez minutos antes que a luz vermelha se acenda. Fiquei entre elas e escrevi BOA SORTE em meu bloco, com letras bem grandes. Mostrei o augúrio a Piquet, que ainda não pusera o capacete. Ele piscou, em resposta – e isso chamou a atenção de um jornalista que assistira à cena. Ele me perguntou se eu era uma das namoradas de Piquet, mostrando-me numa edição da revista *Autosprint* uma foto de Piquet em que eu aparecia. Respondi que éramos apenas amigos, e o sujeito se satisfez com essa expressão meio desgastada. Deixou a revista comigo e foi cuidar de sua vida.

Piquet venceu aquele GP da Hungria. Algum tempo depois do final da prova, ao vê-lo sozinho no motor-home, entrei para lhe dar os parabéns.

– Obrigado, Nice. Você vai ao GP da Áustria para me dar sorte de novo?

– Não sei... Ecclestone me prometeu uma credencial, mas ainda não consegui uma carona.

– Se sobrar espaço no avião, eu levo você.

Avião!? E eu que nem sabia que ele tinha um! Combinei tudo com ele e, feliz da vida, fui para o hotel. Sozinha, pois Anne, com quem eu dividia o quarto, desaparecera com um piloto – na certa para se consolar da perda do inesquecível antigo namorado. À noite, sonhei que me atrasara e que Piquet partira sem mim. Por isso, mal acordei e já fui correndo para seu hotel. Dei sorte: ele ainda estava lá e havia um lugar no avião.

Menos de uma hora depois, embarcamos – oito pessoas, ao todo – num pequeno aparelho. Perguntei a “raça” do jato, e Piquet não respondeu.

– Sem perguntas e sem máquinas fotográficas, OK? Estou dando carona para a amiga, e não para a jornalista.

Já no ar, percebendo que três de seus amigos cochilavam, Piquet inclinou bruscamente o avião, desequilibrando-os, e gritou, no meio de uma gargalhada:

– Vamos acordar, putada! Quem quiser moleza, pode pegar um voo comercial...

Logo o ambiente se animou, com trocas de insultos amigáveis e muitas piadas. A farra foi tanta que, quando aterrissamos, o súbito silêncio chegou a me assustar. Eu nem sabia direito onde estávamos. Precisava me orientar, ir para o centro da cidade, procurar um hotel pequeno e que ainda tivesse quartos vagos...

– Nelson, aquele telefone público funciona com o quê? – perguntei. – Fichas ou moedas austríacas?

– Você vai ligar para quem? – estranhou ele.

– Para um centro de turismo... Preciso achar um hotel, não é?

– Por enquanto, entra aqui – disse ele, empurrando-me delicadamente para dentro de um carro luxuoso. – Se tiver lugar no meu hotel, você fica nele. Vamos ver se sua sorte continua...

Borrалheira e os príncipes

O GP da Áustria daquele ano coincidiria com o trigésimo quarto aniversário de Piquet. A princesa Stéphanie, de Mônaco, viria para a comemoração, chegando na sexta-feira. Como seus aposentos do hotel já estavam reservados, eu poderia usá-los de segunda até sexta pela manhã! Além de estar a poucos quilômetros do autódromo, tendo chegando de carona com o bicampeão, ainda recebia hospedagem dele – e um convite para jantar às 8. A sorte continuava...

Abobada de alegria, percorri as dependências externas do hotel, à beira de um lindo lago, com quadras de tênis, campo de golfe, piscinas, muito verde e mais luxo ainda. Quando subi para o quarto, fiquei igualmente impressionada com a decoração em estilo Luís XV e com o tamanho da suíte onde eu passaria quatro noites. O preço estava atrás da porta: 300 dólares por dia. Vesti um abrigo e fui correr um pouco, a fim de extravasar a emoção.

E, para surpresa de ambos, encontrei Senna correndo também.

– Você aqui?! – estranhou ele. – Como chegou?

– A repórter sou eu – respondi, rindo, antes de explicar: – Vim com Piquet. Acabamos de chegar.

– Ah! E ele pilotou o avião?

– Ele é um outro piloto. Mas agora é minha vez de perguntar. Você corre sempre? O piloto deve ser um atleta?

– Sempre que posso, faço alguma coisa para me manter em forma.

Pouco adiante, sentamo-nos nas proximidades de uma quadra de tênis ocupada, no momento, por Alain Prost e Patrick Tambay. Muito tímido, Senna parecia estar sempre na defensiva, evitando qualquer intimidade ou tentativa de aproximação. Talvez por isso, mostrou-se bem curioso a meu respeito. Usava, inconscientemente, a tática de fazer perguntas para não responder às minhas, que seriam pessoais, já que eu não me propunha a escrever sobre a parte técnica da F-1.

– Você vai cobrir outras corridas?

Resolvi responder, abrindo campo para que ele falasse um pouco de si, espontaneamente, sem se sentir sob um interrogatório.

– Não. Estou morrendo de saudades de casa, de meus pais, da roupa sempre limpinha, do almoço na mesa... E estou cansada de contar cada moeda. Você não sabe o que é isso...

– Como não? Eu também já passei por isso. “Esticando” cada libra, fazendo cada dólar render o máximo... Mas eu não me queixava. Se o preço a pagar para correr na Fórmula-1 era andar com pouca grana, arrumar as próprias coisas, lavar e passar a roupa, cozinhar... Se o preço a pagar era esse, eu pagaria com prazer. Foi duro, mas não me arrependo.

– Admiro muito a sua coragem, Ayrton.

– Você também é corajosa, Nice. Se eu fosse mulher, não sei se deixaria casa, família e conforto e sairia para o mundo como você.

Conversamos ainda durante algum tempo, e já começava a escurecer quando voltamos para o hotel. Eu estava muito feliz por ter falado durante todo aquele tempo com Ayrton Senna. E mais feliz ainda fiquei quando ele perguntou:

– Quer jantar comigo?

– Jantar!? Puxa, eu adoraria, mas já combinei com o Nelson...

– Bem, você é quem sabe... Se resolver aceitar, encontre-me no bar às oito... Tchau.

Eu quase não conseguia acreditar. Um mês antes, era apenas uma entre milhões de fãs de Fórmula-1. E agora – sem fada madrinha batendo com a vara de condão numa abóbada – podia escolher se jantava com Nelson Piquet ou com Ayrton Senna!

Na despedida, um autógrafo e uma carona

Ainda não eram 8 da noite quando desci para jantar. Logo avistei Piquet sentado – na verdade, quase deitado – num sofá de couro, numa das salas do bar. Fui até lá e sentei-me na poltrona em frente.

– Oi, Nelson! Você desapareceu...

– Dormi a tarde toda... Cadê o resto da turma? Estou com fome.

Eu não sabia, mas supunha que não deveriam demorar. Conversávamos, fazendo hora, quando Senna chegou e sentou-se a meu lado. A atmosfera ficou estranha, quase pesada. Se as frases de Senna eram curtas, as de Piquet soavam monossilábicas. Saltava à vista que ambos tinham em mente a corrida de Budapeste, quando uma ousada ultrapassagem de Senna colocara em risco a vida dos dois pilotos brasileiros. Piquet desabafara com alguns jornalistas posteriormente: “Só não morremos porque Deus não quis! Da próxima vez que ele fizer algo parecido, mando-o para o inferno!”

Felizmente, os amigos de Piquet logo chegaram e, com suas anedotas e sua conversa alegre, animaram o ambiente. Piquet e Senna, apesar de reciprocamente pouco cordiais, agiam de forma muito parecida. Nenhum dos dois quis vinho e ambos pediram espaguete, prato preferido de muitos pilotos porque “massa dá energia”, como dizem.

Depois do jantar, descemos para a discoteca, onde pouco consegui falar com Senna ou Piquet: fãs e amigos assediavam-nos sem parar, pedindo autógrafos ou opiniões sobre a corrida anterior ou a próxima. As mulheres que se aproximavam não escondiam o prazer que sentiam em desfrutar da companhia daqueles famosos top drivers. Minhas amigas vão morrer de inveja, era o pensamento que parecia estampado na testa de cada uma delas.

Deitei-me bem tarde, mas na terça-feira – que amanheceu belíssima – acordei logo cedo e, depois de um farto e delicioso café da manhã, fui para a piscina. Antes das 9 horas, Senna já estava praticando jet-esqui no lago, e só parou na hora do almoço.

Prost tomava sol na piscina ao lado de Mansour Ojjeh, o sócio de Ron Dennis na McLaren. Como eu queria entrevistar o piloto francês, sentei-me na cadeira ao lado. Aproveitei a oportunidade e aproximei-me de Prost, com o bloquinho na mão. E, antes mesmo que eu lhe pedisse uma entrevista, ele pegou o bloco, autografou uma folha e foi embora.

Quanto a Piquet, só o reví no final da tarde, praticando *jogging*. Depois, ele voltou para o quarto, onde Domenico, seu massagista, o esperava. À noite, jantamos todos juntos de novo. Senna estava acompanhado por uma garota que trabalhava na boutique do hotel e Piquet, encantado com uma garçonete.

A quarta-feira transcorreu sem incidentes dignos de nota e, na quinta, um helicóptero veio buscar os pilotos para levá-los ao autódromo. Achei melhor procurar outro lugar para dormir já naquela noite, pois parte da família real monegasca – a bela princesa Stéphanie e seu cunhado, Stefan Casiraghi, que também pilotava, só que no mar (*offshore*) – chegaria no dia seguinte. Portanto, naquela mesma tarde, peguei um trem e fui para a estação de Österreichring. Num centro de informações turísticas, fiquei sabendo de uma família que alugava um quarto de sua casa por cerca de 25 dólares diários, com direito a café da manhã.

Mais um sorriso da sorte para mim. E, no domingo, para completar a boa maré, consegui uma carona com Clay Regazzoni. Ele morava em Monte Carlo e, depois de uma parada em Lugano, na Suíça, chegamos a Mônaco na segunda-feira. Agradei, feliz por estar colocando os pés em terra firme (pois Regazzoni já foi piloto profissional e dirige como um louco). E dei os primeiros passos para a volta ao Brasil. Doze dias depois, estava a caminho de minha terra.

Foi difícil, muito difícil mesmo, retornar à vida “normal”. Ver uma corrida na telinha sem poder estar lá, realizando um trabalho paralelo e apaixonante, constituía um verdadeiro sacrifício para mim. E essa sensação aumentou quando vi publicadas minhas primeiras matérias sobre a Fórmula-1. A carona que Senna me deu foi, como já comentei, para as páginas de *Carícia* e *Capricho*, revistas voltadas para um público feminino e jovem. Meu pequeno convívio com Piquet interessou às revistas *Motor 3* e *Status*.

Aquilo me animou o bastante para percorrer as redações de jornais e revistas. Cheia de orgulho, mostrava meus artigos aos redatores-chefes e oferecia meus serviços para a temporada seguinte. Todos faziam perguntas sobre os pilotos, queriam saber da aventura que eu vivera, trabalhando sem qualquer retaguarda empresarial. Alguns se mostravam interessados em comprar matérias, eventualmente. Mas ninguém fez nada para me mandar à Europa. Procurei as rádios Antena-1 e Capital, nas quais já trabalhara. Mas os editores argumentaram comigo que o preço de uma cobertura jornalística seria muito alto. Na situação econômica que o país vivia, dificilmente se conseguiria patrocínio para boletins de Fórmula-1.

Então, procurei Reginaldo Leme, comentarista de automobilismo esportivo da Rede Globo de Televisão, a única emissora brasileira que tem os direitos de transmissão de provas de Fórmula-1. Carlos Rios, um amigo em comum, propiciou o encontro, em seu restaurante, o Grill Esplanada. Enquanto almoçávamos, pedi algumas indicações a Reginaldo, que não me deu muita esperança:

– Para falar com toda a franqueza, duvido que alguém tenha condições financeiras para mandá-la à Europa.

– Mas um dia você também começou de algum modo, não foi?

Os olhos de Reginaldo tinham um acento nostálgico quando ele resumiu para mim sua estréia nas pistas da Europa:

– Em 72, eu disse para meu chefe, no *Estadão*, que o Emerson seria o campeão da temporada. Ele riu. Mas, quando percebeu que eu previra certo, me mandou cobrir duas corridas. Assim, cheguei à Inglaterra sem falar inglês e fui procurar o Chico Rosa, na época um assessor do José Carlos Pace. Cobri o Emerson campeão do mundo e, na volta, apresentei um projeto para a diretoria do jornal. Os caras gostaram, mas queriam outra pessoa fazendo o trabalho, não o inexperiente Leme. Fiquei puto, claro!

– Era a sua chance indo pro brejo...

– Pois é, menina... Em 80, eu já estava na Globo e a gente viu o Piquet “nascer”. No ano seguinte, me enviaram para a Europa. Fui com minha mulher, a Carmen Sílvia. Tinha uma diária de vinte dólares, uma ninharia. Eu e a Carmen precisamos, mais de uma vez, pedir carona na estrada. Além disso, jornalista brasileiro sofria discriminação; até conseguir credenciais era coisa quase impossível. O Bernie Ecclestone me ajudou muito... E tudo era aventura, a gente enfrentava as dificuldades numa boa, driblava o baixo astral...

– E hoje? A diária continua sendo de vinte dólares? – perguntei, rindo.

– É difícil dizer quanto a gente gasta atualmente. Somos em cinco pessoas: o Galvão Bueno, três técnicos que saem de Londres e eu. Acredito que a Globo gaste, com passagens, diárias, carros alugados, telefonemas e hospedagem, mais de trinta mil dólares por corrida. Fora a compra de satélites!

– E os direitos da FOCA...

– Que consomem mais uns três milhões de dólares! A Globo investe muito em seu primeiro produto de faturamento e audiência...

Despedi-me do solícito Reginaldo, ciente das dificuldades que deveria enfrentar se quisesse levar adiante meu sonho. E, já que nenhuma empresa de comunicação bancaria minha iniciativa profissional, eu precisava arrumar algum dinheiro, pois não estava nem um pouco

disposta a desistir. Levei meu Monza para a “Boca” – região próxima do centro da cidade de São Paulo onde se vende ou se compra um carro em menos de dez minutos. O primeiro comerciante com quem conversei tentou me passar para trás, confiando na concepção machista de que mulher não entende de automóvel e menos ainda de negócio. Mas os meses passados no exterior haviam me ensinado a sobreviver nas selvas de concreto. Fiz menção de ir procurar outro comprador e consegui, em cruzados, os 6 mil dólares que o veículo valia.

Saí da loja apertando a bolsa com força contra o peito e fui, a pé, até a redação da *Folha de S. Paulo*, que fica nas redondezas. Levava comigo um artigo sobre os bastidores da Fórmula-1 e queria oferecer meus serviços na Europa, como frila. Um redator-chefe me atendeu e, enquanto passava os olhos pelas laudas, perguntou:

– “Assessor” é com *c* ou com *ss*?

– A-s-s-e-s-s-o-r – soletrei, sem entender o motivo da pergunta.

– Pois você escreveu com *c* – retrucou ele, acrescentando: – Acho um absurdo um jornalista não consultar o dicionário, quando tem dúvidas!

– E eu acho um absurdo supor que um texto não precisa de copidescagem e preparação antes de ser impresso.

Claro que não saí animada da *Folha*, mas também não deixei que aquilo me derrubasse. Um dos truques prediletos de editores é se apegar a um detalhe de ortografia ou a um discutível erro de concordância para desvalorizar o trabalho do frila, sem uma avaliação conscienciosa do conteúdo. Tanto o artigo era bom que ele quis ficar com meu telefone para discutir os preços de eventuais colaborações. No esquema de *free-lancer*, naturalmente.

Resolvida mais essa etapa, peguei um táxi que me deixou no escritório do “Rei das Comunicações”, o professor Edevaldo. Edevaldo era dono de faculdades, estações de rádio e de televisão e até de um banco. Hygidyo Audi, um grande amigo da família, tinha amizade também com Edevaldo e lhe telefonara pedindo que me recebesse. Hygidyo me contara que, quando jovem, estudara com Edevaldo, na época um rapaz muito pobre, que usava os livros do companheiro.

Uma secretária nissei me pediu que aguardasse um momento. O momento durou uma eternidade. Folheeí uma revista *Veja* de cabo a rabo, bebericando um chá. Um mordomo entrou na sala do professor umas três ou quatro vezes, com chá, água mineral e café numa bandeja de prata. Afinal, “sua majestade” me mandou entrar.

Falei-lhe sobre minha intenção de entrevistar pilotos, colocando suas declarações no ar durante as corridas. A proposta pareceu lhe interessar:

– Do jeito que a Fórmula-1 vem cativando o público no Brasil, seria conveniente mesmo entrarmos com uma programação esportiva...

Sua declaração me empolgou, e eu quis falar mais a respeito de meus planos profissionais; porém, ele já estava discorrendo sobre outro assunto:

– Gosto de gente com entusiasmo e força de vontade como você. Quem luta vai longe! Eu já fui muito pobre. Morava sozinho num porão úmido. Adoecei e fiquei com febre durante vários dias, sem ninguém que velasse por mim. Chovia muito, lá fora, mas eu não me deixei abater. Prometi a mim mesmo: “Vou ficar bom, vou sair daqui e vou enriquecer. Nunca mais passo por essa miséria!”

Continuou falando sobre a importância de lutarmos por nossos ideais e, antes que eu retrucasse qualquer coisa, me botou delicadamente para fora, pois tinha um compromisso muito importante.

– Volte outro dia para conversarmos com mais tempo...

Na sala de espera, passei por Ulysses Guimarães, futuro candidato à Presidência da República, que entrou imediatamente na sala de Edevaldo.

Já em casa, encontrei um recado que poderia trazer resultados melhores que os obtidos nos contatos que mantivera durante o dia. A agência que cuidava da mídia da “Linea C” queria entrar em contato comigo. (Havia uma semana, eu enviara à agência uma proposta de permuta:

queria uma passagem de ida para a Itália, no *Eugênio C*, pela qual eu faria artigos sobre a viagem.) Fui imediatamente para lá.

- O embarque é na próxima semana – avisou Francisco, dono da agência.
- Mas assim eu perco o Grande Prêmio do Rio!
- Você não é obrigada a aceitar...

4

Exterior: “Não Há Credenciais”

Grave, a sirene do transatlântico deu o último aviso de partida. Era um navio fantástico, todo luxo e ostentação. Já distante da costa, eu disse um *adens* que morreu no ar.

Surpreendeu-me receber uma cabine na primeira classe. A turística me contentaria, desde que me levasse até a Europa. Tratei de me ambientar, vistoriando o divã, a cama de solteiro, a cômoda, tudo num bonito tom claro de azul. A vigia mostrava o atrito da água com o vidro. Na mesinha, uma cesta com frutas tropicais e uma garrafa de vinho branco. Se eu fosse a editora-chefe de uma grande revista, a bebida na certa seria Moët et Chandon, pensei. Um cartão de Francisco, o dono da agência, me desejava boa viagem: “Espero que aproveite o cruzeiro e realize seus sonhos na Europa”.

Arrumei minhas roupas no armário, vesti um conjunto esportivo e parti para a exploração externa. O *Eugênio C* oferecia mais opções que um grande hotel de luxo: cassino, restaurantes, discoteca, sala de fisioterapia, capela, cinema, instalações para a prática de ginástica... Já era quase noite quando voltei para minha cabine.

Coloquei um vestido apropriado e segui para o coquetel de boas-vindas. Foi meu primeiro contato direto com o comandante e com outros passageiros. Percebi que muitos italianos e portugueses voltavam para a Europa.

– Não quero passar os últimos anos de vida fora de meu país – comentou um senhor italiano de *smoking*. – Já se foi o tempo em que o Brasil era o país do futuro.

Depois do coquetel, passamos para o Salão Âmbar, o restaurante da primeira classe, com sua decoração sóbria, tradicional. Ali, havia um único turno, ao passo que na classe turística as refeições eram servidas às 19 e às 21 horas – dois horários inconvenientes para quem sente fome por volta das 8 da noite, como eu. Já acomodada, percebi que era a única sozinha à mesa – quem mais seria maluco o bastante para cruzar o Atlântico sem companhia? Logo descobri: Gianni, um italiano que se sentou a meu lado. Ele morava alguns meses por ano no Brasil, como me explicou, trabalhando como astrólogo. Conversamos bastante e me interessei de tal modo pelo assunto que resolvi fazer um artigo a respeito da alimentação segundo os astros. Pelo que me disse, os nativos de cada signo têm suas preferências culinárias:

– Você, por exemplo, deve ser de Aquário, pois pediu trutas, mas sem as amêndoas que acompanham o prato. De fato, os aquarianos não fazem questão de detalhes sofisticados. Preferem pôr sua cultura sobre o linho da mesa. Ou seja: seu principal alimento são ouvintes para suas idéias renovadoras, para suas histórias...

Ouvintes ou leitores, pensei.

Após o jantar, assisti a um musical hollywoodiano, muito colorido e alegre, e fui ao cassino, perder algumas moedas no caça-níqueis. Depois, passeando pelo convés, deixei que a brisa refrescasse minha cabeça fervilhante de dúvidas. Que tipo de gente eu encontraria na Itália, na Alemanha, na Hungria? Onde me hospedaria? Comería sempre só, o que detesto? Pegaria uma carona nas estradas? Seria estuprada por algum maníaco sexual? O que descobriria, como repórter, sobre os pilotos? A Lua, no alto do céu, parecia me lembrar que incontáveis pessoas tiveram dúvidas muito similares, antes, e no fim tudo se resolveu, de um modo ou de outro. Se Gianni estivesse a meu lado, diria, talvez, que a Lua é um índice de coisas obscuras, do que parece ser mas não é, mas também indica a continuidade, o futuro, já que se associa com a fertilidade, a

maternidade, a procriação, a continuação...

O eterno retorno

Após cruzarmos a linha do equador, os dias pareceram passar mais rapidamente. Pouco depois, eu já estava na alfândega do porto de Gênova, Itália, em meio ao enxame da multidão que procurava malas e valises na euforia do encontro ou do reencontro com o Velho Mundo.

Um trem me levou para Bolonha. Outro me deixou em Ímola, uma pequena cidade com comércio respeitável e clima interiorano. Crianças, jovens e pessoas idosas locomoviam-se com bicicletas, praticamente alheias à chuva fina que caía. Parei um táxi e pedi ao motorista que me levasse a um hotel não muito caro nas proximidades do autódromo. Ele me explicou que estavam todos lotados e acabou me deixando numa pensão que conhecia. “Pensão” no caso era uma figura de linguagem; tratava-se de pequenos quartos na sobreloja de uma pizzeria, com um banheiro – cuja ducha não funcionava bem – no meio do corredor. Mas eu pagaria pouco pelo aluguel e estaria bem próxima do Autódromo Dino Ferrari. Era o que importava no momento.

No dia seguinte, sob a persistente garoa, fui até o local onde se realizaria a corrida, me informar sobre o credenciamento. Era terça-feira – ou seja: estávamos a menos de uma semana da prova –, mas não havia ninguém trabalhando ali. Não consegui informações precisas, sobretudo por não falar italiano. Fiquei pensando como seria quando eu precisasse trabalhar na Hungria ou na Alemanha!

Como não havia muito o que fazer ali, resolvi ir até Bolonha passear um pouco. Na cidade bonita e movimentada, meu dia passou rapidamente. Visitei o centro, admirei a moda exposta nas vitrines, caminhei pela alegre cidade universitária. Sentada num café, fiquei observando aquela gente jovem e bonita que passava falando doce e musicalmente.

À noite, comi uma deliciosa pizza num dos lugares mais badalados da cidade, na Pensione da Valerio, onde estava hospedada. O restaurante achava-se superlotado de pessoas bem vestidas e excitadas com a proximidade do Grande Prêmio. À minha mesa logo sentaram-se sete homens elegantes e conversadores, e, em pouco tempo, eu conseguia formular minhas primeiras frases em “portuliano”. Quando há interesse mútuo de comunicação, as barreiras lingüísticas não impedem por completo o diálogo.

Na quarta-feira, consegui encontrar um centro de informações no autódromo. Funcionárias me informaram num inglês de sotaque carregado que o credenciamento da imprensa nacional e internacional começaria *tomorrow, at two o'clock*. E, no dia seguinte, às duas da tarde, fiquei sabendo que só obteria credencial se “minha revista” tivesse mandado um telex duas semanas antes. Portanto, só me restava mentir deslavadamente:

– Não me informaram a respeito desse telex! É a primeira vez que cubro um Grande Prêmio...

– Então é pior; você precisaria ter enviado também uma fotocópia de sua carteira de jornalista e um exemplar de sua revista para a FISA em Paris.

A FISA (Federação Internacional de Automobilismo Esportivo) seguramente não veria meus documentos de jornalista sindicalizada nem um exemplar da revista que me contratara, pois todas as minhas tentativas de conseguir algum vínculo empregatício tinham dado em nada. O dono da rádio me enrolou até eu não ter mais tempo de insistir. A *Folha*, talvez impressionada com meu *avessor*, nem dera resposta. Assim, eu estava ali por minha conta e risco, disposta a trabalhar como *free-lancer*, vendendo matérias quando encontrasse comprador e coletando dados para um livro. Para isso cruzara o oceano.

Mas não havia como nem por que explicar tanta coisa para uma funcionária burocrática. Meu sacrifício parecia ter sido inútil. Lutando contra o desânimo, vi por perto o comentarista da Rede Globo. Claro que eu não deixaria de falar com ele!

– Oi, Reginaldo! Lembra-se de mim?

Tive receio de que ele simplesmente dissesse que não. Afinal, nós nos tínhamos visto uma única vez, e uma pessoa na posição dele tem centenas de conhecidos. Contudo, ele se mostrou um bom fisionomista:

– Acho que sim... Ah, lembrei! Você é amiga do Rios, não é?

– Sou – respondi, extremamente aliviada, para logo em seguida expor o problema: – Cheguei há pouco do Brasil e não estou conseguindo credencial. Tentei explicar à Loise, da FISA, que eu não tomei as providências com a antecipação necessária simplesmente porque desconhecia as regras, mas ela não quis nem saber!

– Essa moça é assim mesmo, muita gente tem bronca dela por isso. Como tem o poder da credencial, quer todo mundo comendo nas mãos dela.

– Pois é... E eu estou frilando, não tenho a quem apelar por uma credencial.

– Vou ver o que posso fazer para te ajudar, mas vai ser um problema...

E foi um problema em todos os GPs que cobri em 1987. Depois do de San Marino, fiz os de Mônaco, França, Inglaterra e México – sempre tendo de implorar credencial, carona, informações, emprego temporário. A situação acabou evoluindo para um verdadeiro constrangimento. Quando eu me aproximava, muitas pessoas traíam na expressão pensamentos do tipo: “Saco! Lá vem a pedinte de novo...”

Voltei para o Brasil decidida a não passar outra vez por tanta privação nem por tanta humilhação. “Quixotismo nunca mais”, jurei a mim mesma.

Mas toda essa madura determinação perdeu o sentido quando vi minha matéria sobre Piquet tricampeão ocupando uma página inteira do *Jornal da Tarde*. Depois disso, não houve quem me segurasse em minha ronda pelas redações. Consegui alguma coisa: em 1988, eu estaria na Europa como correspondente *free-lancer* da revista *Superauto*.

5

Corredores, Jornalistas, Torcedores, Tietes: a Briga

Ímola, 1988, poucos dias antes da disputa do GP de San Marino. Isabelle, a substituta de Loise, mostrava-se um pouco mais simpática. Ouviu atentamente minhas explicações sobre o telex quebrado da revista para a qual eu trabalhava como *free-lancer*.

– No próximo GP, tudo será providenciado com antecedência – prometi, mostrando minhas matérias já publicadas.

A luta para conseguir credencial aumentou o desânimo que eu sentia cada vez que pensava que teria novamente de enfrentar uma guerra sem quartel para realizar meu trabalho. Instalei-me numa pensão e, no sábado, fui tentar uma entrevista com Ayrton Senna.

– Já estou de saída – esquivou-se ele. – Que tal amanhã?

Caminhando a seu lado, expliquei que não lhe tomaria muito tempo. Só queria alguns comentários sobre o GP do Brasil.

– Meu carro apagou na largada – contou. – Troquei pelo reserva e saí em último. Tinha conseguido chegar ao segundo lugar quando recebi a bandeira preta. Parei e me explicaram que a desclassificação era por eu ter trocado de carro depois do sinal verde. Foi uma pena, mas já esqueci. Quero pensar no presente...

Eu pretendia ouvir a reação dele às ofensas que Nelson Piquet lhe teria feito e que haviam sido publicadas em jornais. Entretanto, preferi não abordar o assunto diretamente:

– E sobre aquele episódio com o Piquet? O que você tem a dizer?

– É outro assunto do passado, que prefiro esquecer.

– Desculpe se insisto, mas não pode me explicar o que houve realmente...

– Precisei enfrentar a maior das agressões, que é a agressão moral. O maior dano que um ser humano causa ao outro é o que fere a sua dignidade. Mas eu não vou descer ao nível do Piquet, entrando em seu jogo. É o que ele quer, mas sou superior.

Suspirou, colocando um ponto final no desabafo e na entrevista. Desejei-lhe boa sorte e nos despedimos.

Já era noite quando voltei para a pensão, depois de ter passeado pelo centro de Ímola e comido uma pizza. Em meu quarto – cujo espaço era completamente preenchido por uma cama de solteiro, um pequeno armário de duas portas e minha mala, que estava no chão –, fiquei contando as horas que faltavam para a manhã seguinte.

Às 9 horas, quando os pilotos começaram a chegar, eu já estava lá havia um bom tempo. Alguns deles, ainda vestidos de jeans e camisetas, iam dar uma olhada em seus carros, que começavam a ser montados. Outros refugiavam-se no motor-home, de onde só saíam para trocar de roupa num outro trailer. Fãs e jornalistas ficavam de tocaia na rota que os pilotos teriam de fazer. O público italiano é, de longe, o mais apaixonado pelo automobilismo. Seus dois amores são a Ferrari, em primeiríssimo lugar, e os pilotos Piquet e Senna – se não estiverem disputando diretamente com os “ferraristas”. Do outro lado da pista, em frente aos boxes, dezenas de fãs agitavam bandeiras com os nomes de Alboreto, de Berger e dos brasileiros.

Às 10 horas, os motores começaram a roncar, pedindo pilotos que os testassem. Iniciou-se a primeira sessão de treinos livres, para acertos, sem preocupação com o tempo. Haveria tantas paradas quantas fossem necessárias, para troca de informações com técnicos e engenheiros. Entretanto, quando um piloto vinha com o carro para o boxe, repórteres, fotógrafos e penetras o cercavam, dificultando ou mesmo impedindo o trabalho dos mecânicos.

– *Take this people out of here!* – gritou Peter Warr no boxe da Lotus. Os seguranças tentaram obedecer, mas não podiam fazer grande coisa além de verificar as credenciais, dando um “chega pra lá” em quem não tivesse o pit-lane estampado na credencial, o que permitia trafegar pelos boxes e até passar pelo, carros já posicionados para a largada.

Ao meio-dia, o treino foi encerrado. É nesse momento, depois de conversarem com os técnicos, que os pilotos costumam dar entrevistas no boxe ou no motor-home. Expõem suas opiniões sobre o carro, falam de novidades, de planos, de esperanças. Depois, desaparecem dentro do motor-home para massagens, relaxamento ou alguma reunião.

Certas equipes têm seus próprios cozinheiros, a maioria deles especialistas em espagete. Como era hora de almoço, algumas mesas foram postas, e convidados – patrocinadores, repórteres, fotógrafos – começaram a lotar os stands. Os pilotos das grandes equipes, como de costume, não comeram à vista do público. Os mecânicos, por sua vez, seriam os últimos a se servir: só almoçavam depois do último treino, lá pelas 3 da tarde; enquanto isso, enganavam a fome com café e biscoitos.

Gente bonita, famosa ou rica desfilava no paddock, a área que fica atrás dos boxes. O príncipe Albert, de Mônaco, apareceu com a princesa Stéphanie e com dois seguranças. Foram, diretamente do helicóptero real, para as instalações da Lotus visitar Piquet. Depois procuraram também Alboreto, Senna e Ecclestone. O ator francês Christopher Lambert também estava na platéia VIP, a convite de Mansour Ojeh. Até as 2 da tarde, esses aficionados são as estrelas dos bastidores do circo da velocidade, um ambiente no qual se misturam sem a menor cerimônia diferentes tipos de dinheiro, de talento e de idioma. Ali, em Ímola, predominavam nas conversações, por razões óbvias, o inglês e o italiano, mas palavras em outras línguas também eram trocadas. Piquet e Albert conversavam no boxe quando me aproximei e, aproveitando a descontração reinante, bati uma foto.

– Boa tarde. Tudo bem? – cumprimentei. – Eu gostaria de saber quem o príncipe acha que vencerá o campeonato deste ano...

Pela expressão exibida, Piquet deve ter pensado: “Que menina pentelha!” Mas Albert de Mônaco não se fez de rogado:

– Gosto muito do Nelson – respondeu em inglês. – Creio que ele será o campeão, mas Senna e Prost também têm muita chance...

Achei que ele manifestara sua preferência por Piquet por estar em sua presença, mas depois percebi que o piloto já se afastara com um engenheiro. Resolvi esticar a conversa:

– Nunca tive oportunidade de falar com um príncipe antes. O senhor me daria uma entrevista para ser publicada no Brasil?

– Não, entrevista mesmo, não. Mas, se você não estiver ocupada à noite, vá ao Cassino du Vogue. Eu estarei lá. Então você me fotografa e inventa o que quiser. Não é o que fazem todos os jornalistas?

Riu de modo simpático e desapareceu com os seguranças. E eu fui para a sala de imprensa assistir pela televisão aos testes da tarde, válidos para a qualificação. Naquele bem organizado departamento, com sala de telex, de telefone e de redação, estúdio para entrevistas e auditório para coletivas ou conferências, vi alguns jornalistas brasileiros.

– Oi. Será que você pode me explicar como funciona a pré-qualificação? – perguntei a um radiorepórter de São Paulo, que eu conhecia de vista.

Com evidente má vontade, a fim de desencorajar novas perguntas, ele informou que, dos 34 pilotos que faziam o primeiro treino oficial, os quatro que apresentavam os piores tempos eram desqualificados. No sábado, mais quatro caíam fora. No domingo, largavam 26.

Embora a contragosto, o rapaz me atendeu. Outros jornalistas, eu já percebera, guardavam suas informações a sete chaves – ou não sabiam nada mesmo. Nessa ocasião, eu ainda era meio ingênua em relação aos “coleguinhas”; porém, mais tarde, constataria que só se agrupavam para passar informações erradas. O que sabiam, guardavam. Tudo o que demonstravam ignorar hoje, amanhã era publicado em seus jornais ou em suas revistas.

Os jornalistas italianos e franceses mostravam-se mais prestativos; em pouco tempo, trocávamos informações. Eles me procuravam e diziam algo como “*Ciao*, brasileira. Vi você falando com o Piquet. Que novidades ele contou?” ou então “*Bon soir*. Estive com o Prost hoje. Você quer alguns dados para suas matérias?”

Já os brasileiros, quando se aproximavam, era para saber o que me declarara determinado piloto, para quem eu trabalhava e quanto ganhava, se estava “saíndo” com algum dos corredores... Ou para tentar me passar uma cantada, pura e simplesmente. Poucos me deram espontaneamente alguma informação útil e nunca algum deles me perguntou se eu precisava de alguma coisa do Brasil, para onde voltavam depois de cada corrida. (Nesse desabafo, excluo Reginaldo Leme.)

Na temporada de 1987, constatei o quanto é individualista o ambiente da F-1. Há tantos interesses, em dólares ou *status*, por trás das cortinas, que a disputa nas pistas não é maior que a competição fora delas. Jornalistas, donos de equipe, pilotos, projetistas, mecânicos, fãs, mulheres apaixonadas – todos escondem trunfos até receberem a melhor oferta por eles.

A melhor oferta, às vezes, é um título mundial e todas as benesses implícitas. Mas, não raro, é pouco mais que uma entrevista, uma credencial, uma noitada com um ídolo ou um prato de espagete num dos motor-homes das equipes.

Lino, um homem de meia-idade que conheci em 1986 por intermédio de Anne, colecionava carros Ferrari. Tinha nove e estava comprando o décimo, um F-40. Seu prazer era entrar no estacionamento ligado ao paddock para que as pessoas vissem a *vettura*. Não as pessoas “normais”, mas sim as que integravam o fechado círculo da F-1. Era um Grande Prêmio para ele ver um top driver ao volante de sua Testarossa, por exemplo. Delirava quando um team manager rodeava o carro, fazendo perguntas a respeito. Assim, ficou conhecendo muita gente e constantemente visitava chefes de equipe, mecânicos ou motoristas de motor-home. Sempre com um presente nas mãos – uma das roupas que vendia em suas lojas de Londres –, para trocar, num acordo tácito, por uma credencial. Na hora do almoço, rodeava os motor-homes até ser convidado a entrar e comer macarrão.

No entanto, em certa corrida, Lino não estava conseguindo sua credencial. Rodeava os paddocks, falava com um e com outro, e nada. Conversou com pilotos, engenheiros, chefes de equipe, motoristas, mas ninguém tinha uma disponível.

– Não sei o que vim fazer aqui – desabafou. – Não preciso dessa gentinha. Se quiser, compro uma equipe. E fico me humilhando por uma porcaria de uma credencial!

Mas, no dia seguinte, ao circular todo lampeiro com a credencial que conseguira, Lino pagava jantares e distribuía presentes como se a gatinha de ontem fosse, hoje, seus melhores amigos.

Existem também as belas garotas que exibem sensualidade pelos boxes, na esperança de um sorriso, uma foto ao lado de certo piloto, um autógrafo, talvez um jantar, uma noite de transa se tudo corresse bem. Ou, suprema felicidade, um namorico que renda fotos em jornais de fofocas. Cada uma dessas “caçadoras” acredita que, se tiver *um minuto* de atenção para lançar seu olhar *sexy* e cheio de promessas, a conquista acontecerá. Mas acaba descobrindo que a competição, também nesse setor, é acirrada e desleal, pois jovens bonitas e disponíveis, exibindo curvas seminuas, não faltam em nenhum paddock, em nenhum boxe. Na verdade, há tal inflação delas no circo da F-1 que inúmeras têm de se contentar com um anônimo lugar na arquibancada.

Patrocinadores – de pilotos e de tietes

A Fórmula-1 confere a seus patrocinadores tudo o que ela mesma representa: velocidade, aventura, dinamismo, sofisticação. Eles investem milhões de dólares em campanhas e nas equipes, dinheiro que volta multiplicado pelo efeito da publicidade. Nos *outdoors* das pistas e nos carros, nos macacões ou nos capacetes dos pilotos, a marca patrocinadora viaja para o mundo inteiro ao mesmo tempo. As agências de notícia vendem fotos que, já no dia seguinte, estão em revistas e jornais de quase todo o planeta. Só via TV o esporte das pistas chegava, em 1988, a mais de 110 milhões de residências, em 45 países, e vinha atraindo cada vez mais espectadores, desde a abertura no Rio de Janeiro até o encerramento em Adelaide, na Austrália.

Por tudo isso, os patrocinadores – que investem algo para ter sua imagem ligada ao sucesso, à vitória – envolvem-se de maneira crescente com o ambiente das corridas, enriquecendo-o com hospitalidade e mordomias. Empresas ou marcas como Shell, Marlboro, Olivetti, Goodyear ou Hugo Boss mantêm trailers em todos os Grandes Prêmios. Assim, seus convidados recebem, além das passagens aéreas e das acomodações em hotéis, sombra e água fresca para assistirem à disputa.

No sábado anterior ao GP de San Marino de 1988, houve um concurso de Miss Fórmula-1, patrocinado por uma griffe de jeans. Às 20 horas, no clube noturno onde se realizou a eleição, garçons impecavelmente vestidos começaram a servir os pratos do jantar, enquanto, na passarela, jovens desfilavam em trajes de noite e, depois, em sumários maiôs. Até uma brasileira que mora na Itália, dona de curvas invejáveis e de uma pele trigueira, mostrou seus dotes físicos para o júri, composto por jornalistas, personalidades locais e um ídolo italiano, Alberto Tomba, campeão mundial de esqui.

Entrevistei Tomba e mais algumas pessoas que pudessem render matéria posteriormente. Pilotos da Minardi e da Coloni estavam presentes, mas, às 23 horas, quando todos passaram para a discoteca, eles foram dormir – afinal, no dia seguinte eles precisariam de todas as suas energias.

Aliás, estrelas como Piquet, Prost, Berger e Senna nem aceitavam convites para esse tipo de badalação. Mesmo nos “jantares Marlboro”, a empresa só podia contar com a presença de top drivers se a festa acontecesse na quinta-feira e terminasse antes das 22 horas. Do contrário, as cadeiras a eles reservadas ficariam vazias.

Os mecânicos, quando não precisavam trabalhar até de madrugada, tomavam um banho demorado e saíam em pequenos grupos para beber cerveja. Nos bares, agiam como turistas, mas sem esconder que integravam o circo milionário que chegara à cidade. Isso levava as garotas a se esmerarem no inglês e a tornarem a abordagem e a sedução muito mais fáceis.

Recordei-me de Mônica, uma brasileira que fiquei conhecendo em 1987, que acompanhava um mecânico desde a temporada anterior.

– Eu morava nos Estados Unidos, em Detroit, trabalhando como *baby-sitter* – contou-me ela na ocasião. – Lá, conheci Bryan numa noite de sexta. Na manhã seguinte, a convite dele, fui

ao boxe da equipe. O cozinheiro foi me buscar num dos portões, levando a credencial do Bryan. Ele pode ficar o dia todo sem credencial, pois o uniforme já o identifica e ninguém vai lhe perguntar nada. E assim foi em muitos Grandes Prêmios...

– E transporte, alojamento... Vocês estão pagando tudo?

– Eu viajo no caminhão que leva os carros e durmo no hotel em que Bryan fica. Mas tudo na maior discrição, pois se o chefe dele descobre pinta a maior sujeira, ele pode até perder o emprego...

– E vocês nunca deram bandeira? Como conseguiram manter segredo durante tanto tempo se dormem no mesmo quarto, jantam juntos, conversam nos boxes?

– Você nem imagine como é difícil... Preciso ficar fazendo hora até o Bryan voltar para o hotel, porque não posso pedir a chave na recepção. Quando ele termina cedo, tudo bem. Mas quando ele trabalha até uma ou duas da manhã, eu tenho de ficar circulando pela cidade... E, nos circuitos, eu evito falar muito com ele, pois o chefe dos mecânicos andou desconfiado.

E, mesmo com todos esses expedientes, agora ela estava sem credencial, praticamente ilhada num stand. Perguntei por que, e Mônica explicou:

– Eu descobri que ele é casado e brigamos. Por isso, estou parada aqui, tomando cuidado para que nenhum segurança note a minha presença. Mas é só até o motorista do motor-home de outra equipe trazer a credencial que me prometeu...

– Toda essa luta foi por amor ao Bryan ou por amor a essa vida de aventura, Mônica?

– Bem, no início eu fiquei fascinada por esse ambiente. Queria conhecer todos os pilotos, todas as pessoas envolvidas com este mundo... Depois, apesar de os ingleses serem muito diferentes de nós, brasileiros, comecei a me apegar ao Bryan. Mas hoje percebo que os pilotos são uns esnobes, sempre de nariz para cima, como se fossem melhores que os outros. E os mecânicos... têm o mesmo nível dos de uma oficina de bairro do Brasil. Tive de aguentar e ouvir muita baixaria nesse tempo todo.

– E por que você não abandona tudo isso e volta para casa?

Ela na certa não saberia responder. E nem precisou, pois seu outro amigo estava chegando com uma credencial. Entregou-a com um sorriso e uma cobrança:

– *Ma ti ricordi, cara, che questa sera ei parliamo. Ciao.*

Ele se afastou enquanto eu observava Mônica com evidente curiosidade.

– Ele está pensando que vou dormir com ele porque aceitei a credencial – explicou a moça. E acrescentou, rindo: – Deixe ele pensar...

Quem precisa de quem?

No domingo, uma multidão colorida tomou conta do circuito. Pessoas vindas de todos os cantos da Europa – e muitas até de outros continentes – haviam chegado a Ímola de automóvel, trem, barco, helicóptero, avião. Dormiam nos carros, acampavam em barracas, hospedavam-se em hotéis à espera do grande momento. Invadiam os bares ou esgotavam as caixas de cerveja trazidas com a bagagem. Passaram a noite de sábado festejando, comemorando a expectativa. Tendas de *hot-dog*, de refrigerante e de sorvete funcionavam dia e noite.

Das 10h30 às 11 horas, como de costume, foi realizado o warm-up, espécie de aquecimento para verificação do funcionamento dos carros. A seguir, os pilotos passaram um bom tempo conversando com os engenheiros de suas respectivas equipes, definindo possíveis modificações ou acertos.

Depois disso, alguns se dispuseram a cumprir a “parte social” da profissão, visitando os stands dos patrocinadores, conversando com os magnatas que bancavam a festa. Ao meio-dia, cumprindo o regulamento, todos estavam reunidos com os chefes de equipe e organizadores da prova, numa espécie de confraternização que serve também (e sobretudo) para a definição das regras do jogo.

Entre um compromisso e outro, os pilotos eram requisitados por fãs que pediam autógrafos ou por jornalistas que cavavam notícias. Como precisam de tranquilidade para relaxar e se concentrar na corrida, eles acabam se refugiando em seus motor-homes. Só reaparecem meia hora antes de se formar o grid de largada, quando começam a se preparar e só falam com os chefes de equipe e com os técnicos.

É notável a diferença de comportamento entre os pilotos das pequenas e das grandes equipes. Alain Prost, apesar de atencioso (até meigo, conforme a ocasião), é capaz de gritar e pôr um jornalista inconveniente para fora do boxe. Senna ignora totalmente qualquer presença incômoda. Piquet pode ser visto conversando e fazendo brincadeiras, eventualmente. Berger gostava de sentar-se num canto e ficar olhando para o carro, numa espécie de diálogo sem palavras que é sua forma de concentração. Maurício Gugelmin só conversa com o chefe de equipe (e endereça sorrisos eventuais e nervosos a sua mulher, Stela). Já nas equipes menores, os pilotos sorriem e dão entrevistas, facilitando ao máximo o trabalho dos repórteres.

Senna havia conquistado sua segunda pole-position do ano e, na entrevista coletiva que dera depois dos treinos oficiais, falara a respeito:

– Sair na pole é sempre vantajoso. O bolo que se forma na largada constitui uma das partes mais perigosas da corrida, com os carros muito próximos uns dos outros e os tanques cheios de gasolina. Quem sai em primeiro se livra disso e pega a pista livre à frente. Depois da largada, mantenho a máxima concentração para assimilar qualquer alteração nos pneus, nos freios ou no motor. Do meio da corrida em diante, fico de olhos presos nos mostradores de consumo de combustível. Os carros de motor aspirado podem “mandar bala”, mas os turbos, como o meu, precisam ser levados com cuidado até o final. Caso contrário, podem ficar sem gasolina numa das últimas voltas...

Senna dominou a corrida de ponta a ponta, “vingando-se” da desqualificação no autódromo Nelson Piquet, por “não ter respeitado as regras de largada”. Durante quase uma hora, depois de saírem do pódio, os três primeiros colocados – Prost e Piquet, depois de Senna – enfrentaram uma bateria de perguntas.

– A minha alegria é muito grande – dizia um Senna de rosto suado na sala de imprensa. – Pela primeira vez em toda a minha carreira, tive um carro de excelente performance, que me deu condições de controlar o ritmo em busca da vitória.

Aos poucos, os pilotos começam a demonstrar o cansaço acumulado por duas horas de corrida e sua impaciência com perguntas repetitivas. Eles sabem que, ao sair da coletiva, ainda terão de passar pelo estúdio de televisão e, depois, precisarão se esquivar de repórteres insistentes, que tentarão tirar uma informação que nenhum outro conseguiu. Como em cada Grande Prêmio há pouco mais de trinta pilotos (dos quais uns dez ou quinze são os mais visados) e cerca de setecentos profissionais de imprensa, o assédio pode se tornar realmente exaustivo.

Mas há o outro lado disso, o interesse em ser notícia, como ficou claro na entrevista que fiz com Bernd Schneider, piloto alemão de 24 anos que corria pela equipe Zakspeed, tentando provar sua garra para sair da condição de aspirante. A grande preocupação dos integrantes desse “segundo time” é preservar seus lugares num cockpit da Fórmula-1, de preferência num carro competitivo, que lhes permita mostrar seu talento. Contratos milionários, mordomias, jatinhos particulares e vida glamourosa virão naturalmente, junto com a fama. E a fama só chega, no caso, depois que se percorre um árduo caminho. Depois de disputar uma vaga com cerca de 150 rivais, ainda enfrentariam a pré-qualificação, que derrubava oito dos 34 inscritos para o Grande Prêmio. (Em 1989, criaram-se mais quatro vagas, disputadas por catorze carros de estreantes.) Além disso, vinha a luta pela classificação e por um lugar no pódio, gosto que muitos nunca experimentam.

Schneider sempre contou com o “patrocínio”, ou seja, com o apoio financeiro da família. Até os 11 anos, encarou o kart como brincadeira de menino rico. Então, o interesse cresceu e acabou por lhe valer o título de campeão de F-3000. Foi convidado, em seguida, a participar da F-1, integrando a equipe Zakspeed, de seu país... desde que trouxesse com ele seu principal patrocinador, como é praxe.

– Estou aprendendo muito na Fórmula-1 – comentou Schneider. – Este é um mundo bem complicado, cheio de meandros relacionados com política interna, patrocinadores, jornalistas... De cinco perguntas que vocês me fazem, uma é sempre sobre dinheiro, embora qualquer “foca” saiba que não podemos citar nenhuma cifra. Vocês nos atrapalham muito, mas sem dúvida precisamos muito de vocês...

Bernd continuou falando de sua paixão pela Fórmula-1, não pelo dinheiro implícito, mas sobretudo pela volúpia da velocidade. Ele ama o risco e o perigo que caracterizam o grande circo. Por isso, prefere o arrojo de Senna, embora considere Prost melhor piloto. Aliás, observando que vários jornalistas aguardavam Senna do lado de fora do motor-home da McLaren, ele sintetizou numa frase a distinção entre um iniciante como ele e um top driver como o brasileiro:

– Quando os jornalistas começam a cercar um piloto, a situação se inverteu. É a fama que está correndo atrás do piloto.

Jornalista, sim.

E também cozinheira, babá...

Depois da corrida, peguei um trem e fui até Cannes, para a casa de Pura Sánchez, onde me hospedaria entre pessoas amigas. Uma situação bem diferente da que eu encontrara no ano anterior.

Em 1987, após o mesmo GP de San Marino, fiquei alarmada ao ver o circo desmontado. Os pilotos, os convidados VIPs, os patrocinadores, os donos e os chefes de equipe já haviam desaparecido. Mecânicos lotavam seus microônibus para o aeroporto. Na sala de imprensa, jornalistas retardatários terminavam de enviar as últimas matérias. Carros e stands desarmados eram colocados dentro de caminhões coloridos prestes a partir.

Com o crepúsculo, chegou meu desespero por estar praticamente sozinha e sem destino, a quinze dias do próximo Grande Prêmio, que seria disputado em Monte Carlo. Resolvi ir para a pensão. No dia seguinte, de cabeça mais fresca, decidiria o que fazer.

– Oi, Nice. Está perdida? – perguntou uma voz feminina em português.

Voltei-me e dei de cara com Mônica, a brasileira que eu conhecera alguns dias antes. Foi com prazer que reencontrei a ex-namorada de Bryan; ela na certa teria algumas indicações a me dar, depois de ter acompanhado o circo por tanto tempo.

– Foi bom te encontrar, Mônica. Estou perdida mesmo e quero que você me dê umas dicas... Onde arranjo alojamento barato até o GP de Mônaco?

– A vida na Riviera é caríssima! O melhor é se hospedar em Ventimiglia, que fica a menos de meia hora de trem de Monte Carlo. Ou então... Por que você não vem comigo? Estou indo para Toulon, na França, num motor-home. Chegando lá, você procura um quarto em casa de família, numa cidade vizinha de Mônaco.

– Parece ótimo. E onde encontro uma família disposta a alugar um quarto?

– Em agências imobiliárias, anúncios de jornal, escritórios de turismo... Bem, se quiser aproveitar a carona, estamos partindo daqui a uma hora...

– Quero sim, obrigada. Só preciso pegar a mala na pensão.

Não lhe perguntei se ela havia trocado o inglês pelo italiano que lhe fornecera a credencial. Tudo o que fiz foi ajeitar minhas coisas e dormir a noite toda numa cama colocada no fundo do ônibus. E, pela manhã, tomei um trem na estação de Toulon com destino a Monte Carlo.

No entanto, desci em Cannes, obedecendo a um impulso. Ali estava acontecendo o Festival de Cinema e eu tinha quase duas semanas para arejar a cabeça vendo coisas não relacionadas com o automobilismo. Na pequena estação da magnífica cidade da Côte d’Azur desceram italianos, alemães, americanos, todos entusiasmados com o sol e com as alegres perspectivas que tinham pela frente. Embora com uma boa disposição, não pude me animar

tanto quanto eles. Afinal, eu estava chegando num lugar sem ter ao menos um endereço em mãos.

Puxei a pesada mala por mais de uma hora, procurando uma pensão ou um quarto em casa de família. Não encontrei nenhuma vaga. Todos os lugares da cidade pareciam ocupados. Meus braços já estavam dormentes quando vi, na estação de trem, um senhor que me pareceu bem simpático e acessível. Cedendo mais uma vez a um impulso de momento, abordei-o:

– *Pardon, monsieur...* Por acaso o senhor conhece alguma família que alugue quartos?

– *Viens parler avec ma femme* – respondeu ele.

Por que falar com a mulher dele? Aquilo me pareceu meio estranho, mas achei melhor segui-lo.

– *Nosotros somos espanoles. Y usted?*

– Sou brasileira.

– *Brasileña!* – exclamou ele, excitado, como se dissesse “Marciana” e beliscou minhas bochechas.

Retraí-me. Já estávamos entrando num prédio da Rue d’Antribes, e tive medo. Quem me garantia que o espanhol não era um maníaco com tara por *brasileñas*?

– *Valentín podría ser su padre* – disse ele, percebendo minha hesitação – Você compreende? Eu, Valentín, tenho idade para seu pai. Minha filha Nadine deve ter a mesma idade que você... Venha!

Subimos quatro lances de escada. Uma mulher muito simpática, Pura Sánchez, nos recebeu falando espanhol e um pouco de francês. Conseguimos nos entender: em cinco minutos eu havia alugado um quarto por 500 francos (100 dólares) semanais.

Naquele ano de 88 eu continuava pagando os mesmos 500 francos, de volta a casa de Pura.

Os dias que se seguiram foram muito movimentados. Andei muito por La Croisette, a principal avenida de Cannes, que começa no Palácio das Convenções – onde são exibidos os filmes do festival – e termina em Palm Beach. O Carlton, o Martínez e o Grand Hotel recebiam jornalistas, atores e produtores do mundo todo. Sônia Braga e Robert Redford falavam do filme *Rebelião em Milagro*, produzido pelo ator. VIPs matavam o tempo em cafés como o Du Palais, que, com suas cadeiras dispostas na calçada, presenteava os clientes com a maravilhosa vista do mar.

A noite, a festa era feérica. Os convidados apareciam em trajes de gala aos coquetéis oferecidos antes das exibições cinematográficas. E os *cannoises* postavam-se com seus cães (é incrível, mas acho que cada morador da cidade tem, pelo menos, um cão de raça) nas calçadas em frente dos hotéis ou do Palácio das Convenções; queriam ver de perto astros como Christopher Lambert, Ornella Muti, Liz Taylor e dezenas de outros, mais ou menos famosos.

Não consegui a credencial que me permitiria trabalhar naquele reino de ilusões. Na sala de imprensa me explicaram, com fria cortesia, que eu precisaria ter feito o credenciamento com muita antecedência. Mesmo se minha revista ainda mandasse um telex, seria difícil conseguir uma credencial. Desisti: naquele momento, me bastavam os problemas que enfrentava para cobrir a temporada de Fórmula-1.

Madame Sánchez mostrava-se cada vez mais bondosa comigo. Em pouco tempo, havíamos nos tornado boas amigas. Comecei a fazer as refeições com ela e o marido, embora isso não estivesse incluído na diária. Pura comentou comigo que trabalhava como cozinheira para famílias ricas, fazendo pratos como a deliciosa *paella* espanhola. Perguntei-lhe então se ela não sabia de alguma casa onde eu pudesse trabalhar nos intervalos dos Grandes Prêmios. Ela teria algumas indicações para me dar, sim, mas ponderou que ninguém me empregaria, já que eu precisava viajar com muita frequência. Quem contrataria uma *baby-sitter* para trabalhar semana sim, semana não?

A solução seria ficar morando na casa de Pura Sánchez, onde deixaria a mala quando fosse cobrir uma corrida. Nos intervalos, procuraria um trabalho diário ou semanal de babá ou coisa semelhante. Sabendo de minha vontade de me manter ocupada e ganhar algum dinheiro,

certa noite Pura me convidou para ajudá-la em seu trabalho de cozinheira numa mansão.

– Eu não sei nem com quantos peixes se faz uma *paella* – brinquei.

– Mas sabe lavar pratos, descascar cebola, picar alho, não sabe?

Fui, mais pela experiência que pelo dinheiro (ela me daria 100 francos por três horas de trabalho). Os carros que vi na entrada da casa me impressionaram: havia um Rolls-Royce, dois Mercedes e uns cinco BMW, além de outros veículos cujas marcas não identifiquei. O jantar seria para cerca de trinta pessoas. A patroa mandou duas empregadas portuguesas ajudarem na cozinha. Aproveitei para conversar com uma delas, Maria, que ficou descascando cebolas comigo. Entre lágrimas, ela me falou de uma família árabe, “de gente nobre, não sabes?” precisada de alguém que soubesse falar alguns idiomas, para dama de companhia. Aquilo me interessou, naturalmente.

Na manhã seguinte, conforme eu havia combinado com Maria, seu marido Manuel foi me pegar na casa de Madame Sánchez, usando o Mercedes que dirigia para a tal família árabe. Aquele era meu carro predileto, e prometi a mim mesma que ainda teria um igual. Foi muito confortável a locomoção até a casa, que ficava num rochedo de frente para o mar.

Quando nos aproximávamos, Manuel me mostrou o heliporto, comentando com um orgulho cúmplice:

– Aqui, no verão, desembarcam cantores e atores famosos, convidados para distrair a família real... Chegam emires, príncipes... O rei também, e ele é muito generoso. Dependendo de seu humor, distribui dinheiro e presentes a quem passa a sua frente...

– Não acredito que eles me dêem o emprego – comentei. – Não tenho referências nem permissão de trabalho!

– Não desanimes, menina. Tens idiomas e classe. Se eles gostam de alguém, não existe lei que os impeça de empregar essa pessoa. Mas convém que não te identifiques como jornalista para a governanta que vai te entrevistar. Essa gente está ligada à família do rei da Arábia Saudita e não gostaria da idéia de ter uma jornalista dentro de casa, pois não?

Fiquei impressionada e ansiosa. Imaginem só os artigos que eu não venderia para a revista *Casa-Cláudia*, por exemplo, sobre o banheiro do rei, com sua privada de ouro ou coisa assim... Mas toda essa fantasia não passou da ala dos empregados. A governanta pediu referências e *carte de séjour*, certificado de residência.

Tive de me contentar com a plebéia casa de uma professora que precisava de *baby-sitter* três vezes por semana, a 50 francos a hora.

Love stories

Na quinta-feira, 12 de maio de 1988, fui pegar minha credencial para cobrir o GP de Mônaco, que se realizaria no domingo. Chovia, Isabelle atrasou-se e, para piorar meu humor, a revista não havia mandado o telex. Precisei mais uma vez lhe mostrar minhas matérias e insistir muito para conseguir credencial. Já com ela, fui para o circo, já armado.

O motor-home da Lotus lembrava um almoço de domingo: familiar e cheio de felicidade. Piquet se orgulhava dos pontapés que seu filho Nelsinho, do primeiro casamento, dava nos amigos. Dentro do trailer, sua atual companheira, a belga Katerine Valentin, mostrava a gravidez avançada.

Antes de se relacionar afetivamente com o piloto, Katerine trabalhava para a Hugo Boss, confecção masculina que também patrocinava a McLaren. Seu trabalho era distribuir brindes e sorrisos pelos boxes. Um dia, perdeu o emprego. Mas continuou freqüentando os autódromos, na esperança de ser contratada por outra empresa. Nessa época, começou a trocar telefonemas com o piloto brasileiro. Às vezes jantavam juntos; Piquet chegou a ir buscá-la com seu jato na ilha de Majorca. Então, ela passou a morar mais em Monte Carlo que em Bruxelas, e o romance se prolongou.

Mas poucas das muitas histórias de amor da F-1 têm finais tão felizes. Daniella, uma italiana muito bonita, havia me contado a sua. Ela foi levada aos boxes pela primeira vez por um fotógrafo contrerrâneo seu, a quem chamarei, aqui, de “Paolo”. Paolo levava garotas atraentes aos boxes e as fotografava ao lado de seus ídolos. E elas, para posarem ao lado do piloto e se mostrarem receptivas a uma cantada, não se importavam em pagar, na cama, o preço exigido por Paolo.

Foi se valendo de tais recursos que Daniella aproximou-se de Senna e passou a rodeá-lo das 9 da manhã até o momento em que o piloto ia dormir. Segundo ela conta com um brilho de encantamento no olhar, acabaram saindo juntos. Jantaram e, após uma noite romântica, Senna lhe comprou, na loja do hotel onde estava hospedado, um bichinho de pelúcia com as palavras TI AMO. Daniella tomou a gentileza ao pé da letra e isso tornou ainda mais difícil, para ela, esquecer o charmoso e galante piloto brasileiro.

Paolo, a essa altura do campeonato, não queria mais hospedá-la, e Daniella acabou no quarto de hotel de um jornalista sessentão. Mas continuou telefonando para Senna, até mesmo quando ele estava no Brasil. Só foi desistir em 1988, quando percebeu que sua insistência não levaria a nada.

Três opiniões, uma esperança

Monte Carlo é um circuito onde arquitetura medieval, túneis e ruas estreitas contrastam com os incríveis carros computadorizados da Fórmula-1. Não chega a ser o preferido dos pilotos, por ser lento e perigoso, mas é, sem dúvida, o mais exuberante e luxuoso do mundo.

Em Mônaco tudo cheira a dinheiro. E um Grande Prêmio, lá, só confirma que dinheiro chama dinheiro. Se alguém tivesse a idéia de importar um desses nossos produtos chamados “trombadinhas”, ficaria milionário da noite para o dia, pois o que se encontra de ouro nas mais variadas formas e carros importados dando sopa não é brincadeira! Com trombadinhas e trombadões brasileiros em Monte Carlo, os *playboys* que desfilam seus Maseratis, Rolls-Royces, Ferraris e Lamborghinis pensariam duas vezes antes de tanto exibicionismo. Nunca vi tantos Rolex de ouro maciço, brilhantes e correntes num único metro quadrado!

Personalidades internacionais perdem ou ganham milhares de francos a convite dos patrocinadores. O fervilhar dos cassinos não se abate ante o ronco dos motores. Mas, no final do dia, esvazia o bolso dos mecânicos e jornalistas que resolvem tentar a sorte.

Iates e transatlânticos ancorados diante dos boxes exibem mulheres lindas, que acalentam o calor com champanhe Moët et Chandon. E, lá de cima, a família Grimaldi ri à toa, satisfeita com o dinheiro que entra. E entra de todo lado. Para ter o privilégio de ficarem ancorados nos dias de corrida, os donos dos barcos pagam verdadeiras fortunas, a fim de usufruir do ambiente dos boxes, uma vez que o paddock é montado à beira do porto.

Diz a história popular que o principado de Mônaco só não foi anexado à França porque o príncipe Rainier encontrou em Grace Kelly a forma mágica, livrando-se do acordo que fizera com a França, no qual dava aos franceses o direito de intervenção, caso ele não tivesse filhos para a sucessão do trono. Da união, nasceu o príncipe herdeiro Albert e as princesas Caroline e Stéphanie.

Para não serem reconhecidos, os top drivers, com os rostos cobertos por capacetes, circulam pela cidade em motocicletas, a salvo de fãs e repórteres.

Contudo, Alain Prost não escapou de mim. Dei a sorte de vê-lo no movimentado paddock, no exato momento em que ele, descendo de uma Vespa, tirava o capacete.

– O que você acha do circuito de Mônaco? – perguntei, para iniciar o que eu pretendia que fosse uma longa entrevista.

– *Détestable* – definiu ele, ajeitando os cabelos cacheados. – Se pudesse, jamais correria aqui. É um circuito de fila indiana como o de Detroit. Nenhum dos dois acompanhou a

modernização da Fórmula 1.

Nesse momento, Gordon Murray – o diretor técnico da equipe – aproximou-se e pegou Prost pelo braço, convocando-o para uma reunião com Ron Dennis.

Senna, eu já sabia, gostava do circuito de rua, mesmo sendo o de Monte Carlo estreito e sinuoso. Afinal, em 31 de maio do ano anterior, ele se sagrou o primeiro brasileiro a vencer em Monte Carlo, vitória que estivera entalada em sua garganta desde 1984, quando o diretor Jackie Ickx suspendera a prova devido à forte chuva. E Senna tinha tudo para vencer aquela corrida, como os entendidos admitiram. Mesmo assim, fui ouvir o brasileiro.

– Eu sei que você não tem bola de cristal, mas deve ter intuição. Quem sua intuição de piloto experiente diz que ganhará o GP de Mônaco?

– Há certos dias em que você entra no carro e sente que está tudo a seu favor... Isso aconteceu comigo hoje. Respondi à pergunta?

De minha “trindade” de top drivers, só faltava ouvir Piquet. Encontrei-o conversando com amigos brasileiros e falando exatamente sobre Mônaco:

– É uma beleza poder dormir em meu próprio quarto depois de uma prova. E outra grande vantagem de correr aqui está em ir a pé para casa quando tudo acaba, sem ter de me preocupar com trânsito, longas viagens aéreas e sei lá o que mais.

O ponto em comum entre aqueles três homens era o desejo irreprimível de vencer.

Rasteiras “profissionais”

No começo da noite de sábado, andei pelas ruas de Monte Carlo até encontrar um restaurante pequeno mas simpático nas proximidades do porto. Assim que entrei, vi Nigel Mansell à mesa com um jornalista. Ele sempre havia se mostrado gentil e atencioso comigo; assim, quando me viu sentada na mesa ao lado, logo falou comigo.

– De quem as pessoas gostam mais lá no Brasil, de Piquet ou de Senna? – quis saber o jornalista.

Depois de eu explicar que havia uma divisão de preferência, arrisquei uma pergunta a Mansell:

– A imprensa diz que *you* não gosta nem de um nem de outro. É verdade?

– Quando eu corria com Piquet, na Williams, trocávamos raríssimas palavras. Ele queria todas as vantagens para si. Guardava informações, só falava quando lhe convinha. E o Senna pensa ser um deus na Terra. No início da temporada de 86, eu sabia que meu carro e o dele estariam brigando pela ponta. Então, tive uma longa conversa com ele. E concordamos que, se um de nós estivesse com a melhor trajetória na curva, o outro não seria obstáculo. No GP do Rio, eu estava certo de que ele respeitaria o acordo. Mas, quando comecei a diminuir a velocidade numa curva, ele me ultrapassou. E eu, que tinha a preferência, precisei frear, para evitar a colisão. Mais tarde, ele repetiu a dose e me jogou para fora da pista, quase provocando um acidente muito grave.

– Mas isso não faz parte da competição? – perguntei, no tom mais neutro possível.

– Não *da minha* – retrucou Mansell. – Sou profissional, recebo para desenvolver um trabalho, não para bancar o louco, desrespeitando a ética das pistas e pondo vidas em risco. Com o Prost, o Rosberg e os outros, a competição sempre foi limpa e honesta. O Senna, pelo contrário, demonstrou que quem tentar superá-lo será colocado para fora da pista. Acho que quem compara o Senna com o Gilles Villeneuve insulta a memória do Gilles, um esportista brilhante e leal.

– Nesse ambiente tão competitivo, é possível existir amizade entre dois pilotos?

– Não se pode dizer que a Fórmula-1 aproxima as pessoas – reconheceu ele. – Cada equipe se torna um universo à parte. Quem tem amigos que vêm desde os tempos das modalidades menores, em geral as conserva. Mas o tipo de vida que levamos acaba isolando cada

corredor dos demais.

– E dentro da pista, na hora da corrida, a amizade pesa?

– Tudo se resume em *competição*, Nice. Ninguém deixa outro corredor ultrapassar só porque é seu amigo. Mas também, dentro das regras que visam a nossa própria segurança, ninguém joga sujo só porque o outro não é amigo. Amizade é respeito mútuo, e certas pessoas não se respeitam nem respeitam os outros.

Ao final dessa conversa, o jornalista que acompanhava Mansell ofereceu-me seu convite para uma festa organizada pela Marlboro no Hotel Palm Beach. Disse que estava enjoado de badalações.

Fui para casa, coloquei o melhor dos vestidos que levava e, pouco depois, estava no Palm Beach. Agnes, a funcionária da Marlboro encarregada de relações com a imprensa, recebia os convidados na porta do salão. E torceu o nariz ao me ver, sabendo que não havia me convidado. Ela me conhecera no ano anterior e, ao que tudo indicava, não me esquecera.

Entrei, desdenhando seu sorriso frio e seu olhar de superioridade. Eu já constataria que as poucas mulheres empregadas no ambiente da Fórmula-1 recebem com má vontade as que estão chegando. Na certa, por temerem a concorrência.

Na temporada de 1987, eu havia me candidatado a um cargo de relações-públicas na Marlboro. Para consegui-lo, deveria falar com Creighton Brown, diretor de marketing da McLaren, equipe cujo motor-home estava sem um relações-públicas. A mulher de Creighton – uma brasileira, a simpática Teresa – facilitou os contatos, apresentando-me ao marido. Ele falava português muito bem e conversamos até sobre sua criação de porcos no Brasil. Eu preenchia os requisitos (falava mais de uma língua, conhecia pessoas ligadas à Fórmula-1, sabia me apresentar) e devia começar a trabalhar já no próximo Grande Prêmio. Fui apresentada a Monsieur Benvesnue e a Agnes, para quem trabalharia.

Agnes não simpatizou comigo e deixou isso claro desde o começo. Encarava-me como mais uma garota em busca de aventura, e não como alguém à procura de emprego. E assim ela foi pedir informações sobre mim a jornalistas brasileiros. *Who is that girl?*, como diria Madonna. E um deles, provavelmente por inveja, deu as piores referências possíveis. Enfatizou que eu não trabalhava para ninguém, sob contrato, e que nem jornalista era. Quando estive novamente com Benvesnue, ele se desculpou, alegando que haviam resolvido não contratar ninguém para o cargo. Em resumo, eu perdera o emprego e ficara malvista.

Porém, um ano depois, o fulaninho e/ou fulaninha que haviam tornado mais difícil meu caminho percebiam que eu não desistira diante do obstáculo, pois gosto de desafios. Assim, entrei no Hotel Palm Beach, indiferente à afetação de superioridade de algumas pessoas e, após o coquetel, assisti a um desfile de jóias ao lado de um homem muito elegante em seu traje de gala.

Ele se apresentou como Riccardo, conde monegasco, membro da família real. Mesmo se não fosse, sua postura e suas atitudes eram dignas de um rei. E membros do *jet set* internacional o cumprimentavam. Fiquei muito orgulhosa ao ser apresentada à princesa Caroline e seu marido, Casiraghi.

Só fui embora quando achei que ficara bem claro que eu não devia nada a ninguém e que narizes empinados não me intimidavam.

Caminhando pela avenida Princesa Grace, observei atentamente o prédio onde Senna morava. Qual seria a sensação de viver naquele reino de conto de fadas? Eu havia feito essa pergunta a Senna no primeiro dia de treinos, e ele me respondera que Mônaco era, acima de tudo, um paraíso fiscal, onde os residentes estão isentos de impostos sobre a renda. Vários pilotos moram (ou pelo menos possuem casas) lá.

Eu não tinha sono, mas, como já era meia-noite, achei melhor começar a caminhada até a estação de trem. E, lá chegando, constatei que o último trem já partira! Sem dinheiro para pagar um táxi até Cannes, eu me metera numa bela enrascada. Resolvi ir até o cassino, na esperança de encontrar alguma pessoa conhecida que estivesse indo para Cannes ou, pelo menos, para Nice, onde a condução era mais fácil.

Não consegui carona no cassino. Entretanto, mesmo assim, achei que fora uma boa idéia ir até lá. Como o estabelecimento só fechava às 4 da manhã, eu poderia passar ali boa parte da noite, abrigada e me distraindo. Passei a observar mais ou menos discretamente os jogadores. Uma senhora me chamou a atenção. Devia ter seus 60 anos, usava jóias caríssimas e não se afastava da mesa de bacará. Quando um garçom lhe trouxe um drinque, ela lhe deu 50 francos de gorjeta – o que eu ganhava por uma hora de trabalho como *baby-sitter*! Movida por um interesse mais humano que profissional, comecei a conversar com ela. Fiquei sabendo que ela perdera o marido e o filho, e tinha um tumor no pulmão. Jogando, procurava afastar da lembrança a iminência da morte. Perguntei se podia fazer algo por ela.

– Você já fez, minha filha. Lembrou-me a jovem saudável e bonita que já fui, alegrou-me com a recordação dos bons momentos que vivi quando não tinha problemas...

Eu ia responder que a jovem bonita e saudável aqui tinha problemas, sim, a começar pela falta de uma cama ou de dinheiro para o táxi até Cannes, quando nossa conversa foi interrompida.

Era sapo

Ciao, cara. Você sumiu do jantar... – disse Riccardo, o conde que eu conhecera na festa da Marlboro.

– Iam exhibir um documentário sobre futebol que não me interessava muito – desculpe-me.

– Quer ir comigo para a discoteca Paradise?

– A que horas fecha?

– Não sei. Acho que lá pelas seis da manhã... Mas não precisamos ficar tanto tempo se você tem hora para voltar.

– Pelo contrário, Riccardo. Gosto tanto de dançar que hoje eu ficaria até o amanhecer mesmo...

Fomos ao Lamborghini de Riccardo até a Paradise. Achei o carro incômodo e feio. Mas as pessoas que se aglomeravam à porta da discoteca, ao que tudo indicava, não concordavam comigo. Ouvi inúmeras exclamações elogiosas ao *automobile* do conde. Tive de rir de mim mesma. Havia pouco, eu dependia de um trem que já partira; agora, em bela companhia, esnobava um carro de nem sei quantos milhares de dólares.

– Do que você está rindo? – perguntou Riccardo, mostrando os dentes bonitos num sorriso cativante.

– Das belas surpresas que a vida nos reserva... – respondi.

Entramos na discoteca e brindamos nosso encontro com champanhe.

– Você esteve nos meus sonhos durante todo o tempo, mas precisei esperar trinta e um anos para te encontrar – disse Riccardo, tomando minhas mãos entre as suas.

Tentei me afastar, mas ele dizia coisas tão ternas; tudo nele era tão envolvente... Mais tarde, quando fomos caminhar na praia, achei que tinha encontrado, senão meu príncipe, pelo menos meu conde encantado.

– Você nunca se casou, Riccardo?

– As mulheres que encontrei, sobretudo aqui em Monte Carlo, sempre me pareceram fúteis, frias, vazias...

– Não se interessavam por casamento?

– Pelo contrário! São educadas para o casamento. Mas com alguém cujo sobrenome e cuja conta bancária estejam à altura delas. Passam a vida em cabeleireiros, nas lojas em que vão compor seu guarda-roupa com a *griffe* do momento, planejando viagens de férias... Os sentimentos ficam em segundo plano. E eu só vou me ligar para sempre a uma mulher sensível, inteligente, amorosa... Que não esteja interessada apenas no meu título ou no meu dinheiro.

Cheguei a pensar que uma jovem assim não existisse... Mas me enganei!

Beijos pontuaram esse pequeno discurso. E, quando ele me convidou para ir até sua casa, tomar o melhor *cappuccino* do mundo, preparado por ele mesmo, não recusei.

A casa era um castelo – um castelo mesmo, como o da Bela Adormecida ou o da Branca de Neve. Tomamos café num terraço cercado por um magnífico jardim. A vista para o mar parecia um presente de Vênus e Eros, os deuses do amor. Vimos juntos o Sol nascer, como se nos conhecêssemos havia anos.

Quando voltei ao paddock, às 9 da manhã, eu me sentia nas nuvens. Mas não deixei que o encantamento me roubasse o realismo e o senso prático. Apesar da sensação de frio que me vinha ao estômago cada vez que pensava em Riccardo, eu precisava definir, para mim mesma, se estava apaixonada, amando ou apenas impressionada. Não cheguei a nenhuma conclusão indiscutível, mas tive certeza de que ele me faria bem. O tipo de trabalho que eu vinha fazendo, em lugares desconhecidos e entre gente estranha, me empolgava pela imprevisibilidade, pela falta de rotina. Mas também, com frequência, se mostrava pesado por implicar muita solidão. E acho muito importante ter com quem se abrir, trocar confidências, carinhos, ternura. Por isso, me alegrava muito lembrar que *nós* passaríamos a tarde juntos, para depois jantar, como combináramos. Eu já estava cansada de pensar e planejar sempre na primeira pessoa do singular.

Depois do treino oficial, às 15 horas, fui para o Café de Paris, onde o amor me encontraria. Passei a tarde toda esperando. Ao anoitecer, eu – que pela manhã fora induzida a me considerar a mulher mais especial do mundo – me sentia a mais cretina. Apesar da amargura, ri de mim mesma por ter sonhado, em algum momento de recaída de fantasia de adolescente, com um guarda-roupa que superaria o da princesa Caroline de Mônaco...

A vitória do risco e o risco da vitória

Uma jovem estava sentada a meu lado no Café de Paris, acompanhada de um senhor. Ela me perguntou se eu falava inglês, e começamos uma conversa sobre generalidades. Fiquei sabendo que se chamava Lauren, era americana e viera a Monte Carlo para assistir ao GP de Mônaco. Ela e o pai, um diretor da Goodyear, estavam hospedados no Hotel Lowie.

Como eu precisava desabafar, acabei lhe falando sobre Riccardo. E isso abriu, entre nós, um canal de comunicação mais autêntico.

– *Don't worry* – recomendou ela com um sorriso tranquilizador e cúmplice. – Isso já aconteceu comigo, e mais de uma vez: nos Estados Unidos, no Brasil, na França. Esse tipo barato de Don Juan existe em toda parte...

Lauren e o pai me convidaram para jantar. Expliquei que gostaria, mas que seria complicado demais: eu teria de ir até Cannes, onde estava hospedada, para mudar de roupa; e, depois do jantar, precisaria me preocupar com os horários dos trens para não ficar sem condução, como na noite anterior.

– Se todo o problema é esse, você pode usar roupas minhas e dormir em nosso hotel. Temos um quarto disponível.

Explicaram que um gerente da Goodyear, para quem fora reservada e paga uma suíte, não pudera vir. Pouco depois, eu me via confortável e até luxuosamente instalada.

Na manhã seguinte, acordei com o barulho dos motores sendo preparados para a disputa. O apelo da velocidade! Mas o apelo da preguiça foi maior... Fiquei na cama, olhando para as paredes cor de salmão, para as cortinas rosadas. Depois tomei um reforçado café da manhã na varanda, ouvindo o calmo marulhar da praia mediterrânea. Nos boxes, a agitação devia ser total; porém, preferi esticar o gozo da tranquilidade de “minha” suíte de 500 dólares por dia. Não era sempre que eu podia me permitir tal luxo.

A única vantagem do *free-lancer* sobre os contratados é que ele pode estabelecer seus próprios horários. (Um privilégio discutível, já que muitas vezes acaba tendo de trabalhar doze

horas por dia, ou mais, sem fim de semana nem férias, para obter um ganho razoável). Então, já que eu acordara mais turista que repórter, resolvi ficar com Lauren na piscina do hotel, de onde assistiríamos à corrida.

Senna saiu na pole-position e liderou a prova toda, chegando a ter 51 segundos de vantagem. Sua intuição não falhara ao lhe dizer que naquele dia tudo estaria a seu favor! Mas seria necessário que ele próprio também estivesse a seu favor... A dez voltas da vitória, Senna bateu no guard-rail, a poucos metros de onde estávamos. Ninguém conseguia entender aquele acidente idiota. As pessoas, ao tomar conhecimento da minha nacionalidade, vinham me perguntar como *the Brazilian driver* cometera um erro tão absurdo, por que se arriscara tanto.

A raiva e a decepção de Senna eram tão grandes que ele atravessou a área proibida e foi andando para seu apartamento, que ficava bem próximo. Naquele instante só lhe interessava entender o que acontecera. Entender e aceitar. Recusando-se a ver e a falar com quem quer que fosse, tomou uma ducha, viu o resto da corrida e adormeceu.

Com a consciência pesada por não ter ficado nos boxes durante a corrida, entrei no circo assim que a pista foi liberada para a travessia. No stand da McLaren, Prost comemorava com champanhe sua conquista, ao lado de mecânicos, engenheiros, amigos, jornalistas. Perguntei-lhe como encarava aquela vitória, que – sem dúvida – fora uma das mais fáceis de sua carreira.

– Não gosto de ganhar em cima dos erros alheios. Senti muita pena do Ayrton [*nome que ele pronuncia “Érton”*]. Mas ele gosta de se arriscar, não é? E às vezes o risco vence...

Monte Carlo é uma festa

Quanto a *Érton*, os jornalistas só desistiram de esperar por um pronunciamento dele quando começou a escurecer. Também achei melhor ir para a sala de imprensa (muito mal localizada, a uns quinze minutos a pé dos boxes). Mesmo sem ter ouvido Senna, eu não teria dificuldade em escrever a matéria para a *Superauto* sobre o Grande Prêmio que era, sem dúvida, o mais glamouroso de todo o calendário. Enquanto redigia, cheguei a sentir pena do aficionado de F-1 que, sentado por duas horas em frente à telinha, não imagina a festa que envolve a corrida. O *entourage*, ambiente, desse esporte mostra-se tão fascinante quanto a disputa em si. É difícil entrar na “panela”, e mais difícil ainda sair dela, sobretudo quando se soma, ao lado competitivo, o aspecto social.

A McLaren alugou um enorme e luxuoso iate-hotel para dar uma festa. A da Marlboro, já tradicional, aconteceu no Hotel Palm Beach. Todos os pilotos patrocinados por essa marca estavam presentes, embora Prost e Senna não tenham se demorado. (Mais tarde, Senna foi visto, ainda de *smoking*, jogando no cassino em companhia de uma amiga paulista.)

De todos esses acontecimentos sociais, o mais esplendoroso é o jantar de gala no castelo dos Grimaldi – a família real monegasca —, cujas portas se abrem para o *jet set* internacional, os VIPs das finanças, do esporte e da política. As grandes vedetes, naturalmente, são os pilotos.

No jantar de 1988, Alboreto e Berger sentaram-se à mesa da princesa Stéphanie; Nannini e Patrese, com o príncipe Albert; Bernie Ecclestone e Jean-Marie Ballestre, da FISA, com Rainier III. Senna, Prost e Piquet também receberam convites, mas alegaram cansaço e não compareceram. A verdade é que só excepcionalmente vão a esse tipo de festa ou quando seus contratos o exigem de modo explícito. Como diz Piquet: “Enquanto uns se matam e até vendem o corpo e a alma para constar da lista de convidados, outros nem rompem o lacre com o timbre real”. E também não passam seus convites para ninguém, pois não adiantaria. A lista das pessoas esperadas fica com os guardas, na entrada da ala residencial do palácio. Um penetra que chegasse, mesmo vestido no maior rigor, teria de voltar pelo tapete vermelho estendido no chão, com a cara igualmente vermelha de vergonha.

Ao nos despedirmos, Lauren convidou-me para assistir ao GP dos Estados Unidos (Detroit) em sua companhia. Partilharíamos seu quarto individual no Hotel Western, sem despesas de acomodação para mim. Mas não estava em meus planos cobrir Grandes Prêmios fora da Europa, pois do contrário meu dinheiro acabaria depressa demais. Até mesmo para ir de trem até Cannes eu utilizei o mesmo bilhete durante várias viagens, torcendo para que o fiscal não aparecesse. Na verdade, eu economizava 32 francos e me arriscava a uma multa de 300.

Na casa de Pura Sánchez, eu me sentia à vontade, com minhas roupas lavadas, passadas e dobradinhas em suas gavetas. Podia comer arroz com bife e batata frita, prato que não se acha com facilidade na Europa. À tarde, ia tomar um pouco do sol da primavera, pensando se deveria investir numa passagem aérea até os Estados Unidos, onde já teria o tal quarto em Detroit. A idéia era tentadora, pois assim minha visão do circo da Fórmula-1 se ampliaria. Por outro lado, minha experiência no GP do México, no ano anterior, fora, sob muitos aspectos, catastrófica.

Grande Prêmio é cultura...

Em 1987, ainda no Brasil, eu entrei numa agência da Meliá Viagens e Turismo, munida de minha cara-de-pau e das matérias sobre o *Eugênio C* que eu publicara na revista *Status* e numa outra publicação de turismo, a *Panrotas*. Propus ao gerente de promoções uma troca: ele me daria um dos lugares do pacote que estava vendendo para o GP do México e receberia artigos meus sobre a empresa.

A caminho da agência, eu fora roubada por um trombadinha, que me arrancou a corrente que eu levava no pescoço. Achei que era um sinal de que os deuses não estavam a meu favor naquele dia. De certa forma, era verdade, como vim a descobrir bem mais tarde.

Porém, no começo deu tudo certo: na quarta-feira anterior ao Grande Prêmio, eu desembarcava no aeroporto internacional da Cidade do México. Um guia me esperava. Em seu carro, fomos até o Crowne Plaza, um hotel cinco estrelas que fica no miolo da cidade. Já era bem mais de 1 da manhã quando me instalei em meu quarto no andar executivo, uma espécie de ala VIP, reservada a quem podia pagar mais por comodidades extras. Havia um salão para o café da manhã e outro para visitas ou reuniões. Só tinha acesso àquele piso quem possuísse a chave especial do elevador privativo.

O hotel ficava em frente à Plaza de la Reforma. Visitei-a e vi também a catedral do século 18, o Palácio Nacional, as escavações do Templo Maior. Visitei ainda o fabuloso Museu Nacional de Antropologia, maravilhada com a possibilidade de ver, principalmente, tantas peças da antiquíssima civilização asteca. Conheci também o Xochimilco, com seu tradicional bale folclórico.

Na tarde da sexta-feira, peguei a credencial que obtivera com a equipe Minardi – através da FISA, eu só conseguiria qualquer coisa por intermédio de um órgão de imprensa que assumisse meu trabalho. À tarde, fui ao autódromo e, nos boxes da Williams, conheci uns amigos brasileiros de Piquet. Um deles me convidou para um drinque no sábado, no *lobby* do Hotel Intercontinental, onde estavam hospedados.

Na noite de sábado, brincávamos e ríamos num pequeno grupo, no bar do hotel, quando Piquet desceu de seu quarto e juntou-se a nós.

– Vamos jantar? – convidou ele, de forma impessoal, generalizada.

Um de seus amigos pegou-me pelo braço, gentilmente, perguntando:

– Vamos?

Não resisti e juntei-me a mais nove pessoas. Piquet, seu irmão e sua irmã, Katerine, o jornalista Adriano Costa, um engenheiro da Honda e mais três amigos do piloto. Katerine tem

ciúme de qualquer mulher que se aproxime de Piquet, e eu não escapei de seu zelo paranóico. Percebi que Adriano e a bela belga comentavam qualquer coisa como “Ela conseguiu! Deu um jeito de se sentar conosco!”. Naquele momento, o *maitre* me perguntava o que eu escolhera.

– Não vou jantar, obrigada – respondi, devolvendo-lhe o cardápio.

Percebi que meu rosto ardia, ruborizado. Piquet parecia alheio ao jogo que se desenrolava a seu redor. Sua maior preocupação, na verdade, era o motor Honda. contei até dez. Então, levantei-me com toda a classe e elegância que pude reunir naquelas condições, e fui falar com ele.

– Nelson... Desejo que você corra bem e que tudo dê certo para você amanhã.

– Ué, você não vai jantar?

– Não, não. Só vim desejar boa sorte mesmo. – Depois, abarcando a mesa toda com o olhar, despedi-me: – Boa noite e bom jantar...

Chorei por longos minutos no banheiro, antes de ir embora. Nunca me sentira tão mal, tão desambientada, tão solitária.

Na manhã de segunda-feira, procurando esquecer o incidente, visitei as pirâmides do Sol e da Lua, o Templo de Quetzacoatl e a Cidadela. Depois, como o pacote turístico se estendia até Acapulco, segui para lá (e assisti, pela televisão, ao Grande Prêmio do Canadá). Acapulco é belíssima. Num cruzeiro de três horas no iate *Fiesta* conheci toda a baía, de águas extremamente azuis. Mas, na praia do hotel em que me hospedei, era impossível ficar descansando e tomando sol, tal era o número de pessoas circulando: garotas que dançavam e depois pediam dinheiro, camelôs vendendo bugigangas, crianças e velhos esmolando... Escrevi algumas matérias, que mandei para a agência usar em seu programa de promoções e para o *Guia de Viagens*, uma revista de turismo de São Paulo.

De Cannes ao pólo norte

Agora, na praia de La Croisette, na França, eu pesava os prós e os contras de viajar para os Estados Unidos, já que ao GP do México eu não assistiria mesmo, nem pela televisão, pois o aparelho de Pura Sánchez não recebia imagens da televisão a cabo que transmitia a corrida. Acabei resolvendo procurar uma agência de viagens, para ver se conseguia chegar ao Novo Mundo sem desembolsar muito de meu pouco dinheiro. Logo estava num escritório da Icelandair, linhas aéreas da Islândia.

Eu sabia que essa empresa tinha interesse no mercado brasileiro. Planejavam um voo charter que, partindo de São Paulo ou do Rio de Janeiro, chegaria a Luxemburgo, no coração da Europa. Preparei uma carta, na qual propunha a costumeira troca – passagem por matéria –, juntei cópias do que já publicara e levei tudo para o diretor de marketing. Ele não me recebeu, porém uma secretária atenciosa comprometeu-se a passar-lhe o material e anotou o número de meu telefone.

Não acreditei que me dariam resposta, e fui até o autódromo de Paul Ricard, na França mesmo, onde se realizavam testes de pneus. Ali, obtive informações para uma matéria sobre o transporte do circo de uma cidade para outra e até de um continente para outro. Quando voltei, Pura me disse que haviam ligado pedindo que eu comparecesse ao escritório da Icelandair.

Eu havia conquistado minha passagem!

Dias depois, viajei de trem de Cannes para Luxemburgo, onde embarcaria para Chicago, via Islândia. No aeroporto, em Luxemburgo, procurei o serviço de atendimento a turistas. Uma simpática funcionária me explicou que estava acontecendo um grande congresso e que todos os hotéis mais centrais se encontravam lotados. Entretanto, conseguiu me reservar um quarto num hotel menos luxuoso, onde comi e dormi bem. Tudo por conta do seu governo, assim como o guia turístico que foi me apanhar na manhã seguinte. Ele me mostrou a cidade, almoçou comigo e depois levou-me até o aeroporto.

No avião a caminho da Islândia, rascunhei a matéria sobre o Grão-Ducado de

Luxemburgo que enviaria para o jornal *Brasilturis*. Um islandês sentado a meu lado puxou conversa. E, ao saber que eu era brasileira, disse que sonhava passar um carnaval no Rio e quis saber sobre os índios da Amazônia.

– É verdade que eles se alimentam de carne humana?

Sobre seu país, a única informação que me deu, com um brilho de satisfação nos olhos azuis, foi a de que a capital, Reykjavik, é muito bonita e serve o melhor bacalhau do mundo.

Como eu não estava muito interessada em carne humana nem em bacalhau, adormeci. Acordei quando aterrissávamos em Reykjavik. Mesmo após a longa viagem, senti-me disposta a conhecer o país gelado. Chegar tão perto do pólo norte e ficar dentro do avião me pareceu um contra-senso. Mas, assim que saí do aeroporto, percebi que contra-senso maior seria visitar a cidade sem botas, casaco e luvas. Voltei para trás, com o nariz e os pés quase congelados.

“Vocês, brasileiros!” – Parte 2

Cheguei a Chicago às 16 horas, horário local. Mas, pelos meus relógios (o de pulso e o biológico), era meia-noite. O cansaço começava a me dominar, e o fuso horário ia piorar a situação.

Tomei um trem dentro do aeroporto mesmo, pois não poderia pagar um táxi até o centro da cidade. Desembarquei e subi – puxando a mala, que já começava a pesar – uma escada que me levou para o calor das ruas de Chicago. Negros parados nas calçadas, como se esperassem alguma coisa diferente acontecer, falavam numa gíria debochada. Outros seguravam grandes rádios ligados a todo o volume. Prostitutas se ofereciam a executivos e turistas. Encontrei a estação rodoviária e perguntei, no balcão de informações, a que horas sairia o ônibus para Detroit.

– *One o'clock, miss. Next, please...*

Uma hora da manhã! Cinco da manhã, para mim. Eu não agüentaria esperar tanto...

– Não há nenhum antes desse?!

– Se houvesse, eu teria dito. Agora, por favor, quer me deixar atender às outras pessoas da fila? *Next, please!*

Guardei minha mala num armário alugado e, mesmo morta de cansaço depois de 24 horas de viagem, saí para conhecer a cidade. Mas não havia nada muito diferente do que eu via normalmente em São Paulo: bares lotados, gente com ar suspeito, policiais atentos. Eu precisava me sentar um pouco, embora os locais públicos não me parecessem muito seguros. Então, entrei num McDonald's e pedi uma coca-cola. Na mesa em frente à minha havia três homens e uma mulher. Ela passou um pequeno pacote a um dos sujeitos, que lhe pagou com várias notas de 100 dólares. Quando a moça se retirou, um dos homens veio em minha direção. Tentei desviar o olhar, mas não deu tempo. Ele sentou-se em minha mesa, ostentando os óculos escuros e os cabelos longos, trançados.

– *Hi, honey* – saudou ele, ironicamente

– Não falo inglês – esquivei-me. – *I don't speak English.*

– *Hablas espanol?*

– Com você, não falo em língua nenhuma!

Levantei-me e fui conversar com um guarda, numa clara indicação ao sujeito de que não seria conveniente me incomodar. O policial me aconselhou a esconder o Rolex e a tomar cuidado com a bolsa.

Tirei o relógio e comecei a caminhar apressadamente pela cidade, apertando a bolsa com tanta força que senti meu braço adormecer. Eu precisava urgentemente dormir um pouco. E, ao passar por um cinema, achei que o problema estava resolvido: lá dentro, eu poderia cochilar por algum tempo em relativa segurança.

O filme era de ação, com Arnold Schwarzenegger no papel principal. Apenas as fileiras da frente encontravam-se lotadas. Ali haviam se concentrado alguns rapazes que faziam de tudo –

desde dançar *break* até aplaudir cenas do filme – para que ninguém dormisse ao lado deles. Instalei-me numa das últimas alas de poltronas. Perto de mim havia apenas uma moça, mas ao lado dela logo sentou-se um homem. Começaram a conversar, e uma frase dele me chamou a atenção:

- Não, cinqüenta dólares é muito.
- Quarenta e não se fala mais nisso – contrapôs a jovem.
- Vinte. Mas você nem precisa sair, fazemos aqui mesmo.

Ele abriu o zíper da calça; a prostituta acariciou-lhe levemente o sexo, pedindo “pelo menos 30”. Antes que chegassem aos 25 dólares, fui sentar em outro lugar. Adormeci e, não sei quanto tempo depois, acordei com uma voz sussurrando em meu ouvido:

- *Hello, sweetheart...*
- Doce coração é a mãe!

Irritada, levantei-me e fui sentar no meio dos moleques. O barulho que eles faziam me manteria acordada, cuidando da bolsa e sem ter de aturar cantadas grosseiras. Além do mais, eu poderia ver o filme, pelo qual havia pago nada menos que 8 dólares!

Quando a sessão terminou, fui para a rodoviária. Na sala de espera, coloquei uma moeda de 25 *cents* na fenda apropriada, para ligar a televisão em preto-e-branco. (Cada cadeira tinha a sua, acoplada.) Esperava que o barulho me mantivesse desperta, pois não podia me dar ao luxo de ser roubada. Finalmente o ônibus chegou. Acomodei-me e dormi cinco horas seguidas, até chegarmos a Detroit.

O hotel ficava a duas quadras do terminal rodoviário, mas resolvi esperar até às 8 horas, para não acordar Lauren cedo demais. E, quando perguntei por ela na recepção, soube que não havia no hotel nenhum hóspede com o nome de Miss Lauren Evans.

– Não é possível... Nós havíamos combinado tudo! Veja, por favor, se a reserva não está em nome da Goodyear. O pai dela trabalha nessa empresa...

– Ah, sim! Mister Evans, da Goodyear. Agora me lembro: ele cancelou a reserva. Sinto muito.

– Onde posso encontrar um hotel pequeno por aqui? – perguntei, com vontade de chorar de desespero e frustração.

– Você não vai encontrar. Está tudo lotado há muito tempo. Tente fora da cidade.

Fui até o andar de baixo, onde era servido o café da manhã. Estava disposta a gastar o que fosse preciso dos meus últimos 2 mil dólares num fantástico *breakfast* que me devolvesse a vontade de lutar. Abarrotei-me de ovos mexidos com bacon, iogurte com frutas, suco de laranja, torradas com geléia e café com leite. Estava no meio desse banquete pantagruélico quando vi, a meu lado, Herbie Blash, um dos assistentes de Bernie Ecclestone. Falei-lhe de minha situação, e ele passou a informação adiante, assim que Ecclestone chegou e juntou-se a nós.

– Ah, vocês, brasileiros – disse o presidente da FOCA, olhando zombeteiramente para mim. – A gente ajuda uma vez e nunca mais consegue se livrar!

A frase me soou familiar – eu a ouvira dele mesmo, dois anos antes. Fiquei muito sem graça, sentindo-me a própria menor abandonada enquanto toda a comitiva do chefe comentava meu contratempo. Mas a vergonha foi um preço até pequeno pelo que recebi depois. Umas duas horas mais tarde, eu olhava as vitrines da loja do hotel, pensando no que poderia fazer para não perder a viagem, quando um dos homens que haviam tomado café com Bernie aproximou-se.

– Se você quiser, pode ficar com meu quarto – disse ele. – Recebi um telefonema do meu escritório em Nova York e preciso ir até lá resolver pessoalmente alguns problemas.

– E o senhor vai perder a corrida?

– Volto no domingo pela manhã. Mas aí não será difícil você arranjar acomodações, pois a maior parte dos turistas deverá partir...

– Na verdade, eu também vou embora no domingo à noite. Aceito sua gentileza. E nem sei como lhe agradecer...

Malícia brasileira

A revista *Superauto*, mais uma vez, deixara de mandar telex para a FISA, pedindo minha credencial. Estavam com o aparelho quebrado e, pelo visto, sem dinheiro para mandar consertá-lo. Expliquei a situação a Isabelle, que já me conhecia de outras provas. A funcionária da FISA deu-me uma credencial, mas sem a identificação para o pit-lane – ou seja, eu não poderia passar da área do paddock; teria de trabalhar *atrás* dos boxes.

– E no próximo Grande Prêmio eu gostaria de ver seus trabalhos publicados – advertiu-me a garota francesa, rigorosa apesar da simpatia.

Senna (um dos poucos pilotos que gostavam daquele perigoso circuito em fila indiana) conquistou o Grande Prêmio de Detroit, repetindo a façanha de 1986 e 1987. Despediu-se com glória; no ano seguinte, a prova seria disputada em Phoenix. Piquet abandonou na vigésima sexta volta; Maurício Gugelmin, na trigésima quarta.

Fui falar com o corredor estreante, que se mostrava bem acessível. (Os pilotos mais afamados não são, obrigatoriamente, hostis em relação à imprensa. Apenas passam a ser tão procurados que precisam fazer uma espécie de seleção. Mesmo assim, Prost, por exemplo, nunca me perguntou se eu escrevia para um grande ou um pequeno veículo de comunicação. Senna e Gugelmin quiseram saber para quem eu trabalhava. Piquet não, mas Piquet é um caso à parte. Ele não dá a mínima importância para o que escrevem sobre ele, e raramente lê o que se publica a seu respeito.)

Gugelmin, cuja entrevista eu começara no sábado e ia terminar agora, tinha paciência com quem – como eu – não entendia nada da parte mais técnica dos carros e das corridas. Ele explicava tudo de modo até didático, gesticulando e dando exemplos. Sua mulher, Stela Maris, o acompanha a todas as corridas e a todos os treinos, numa demonstração de companheirismo. Eles moram em Esher, cidade vizinha do circuito de Silverstone, próxima de Londres. No início da carreira, Gugelmin dividiu uma casa com Senna, mas hoje este top driver mora em Monte Carlo, seu paraíso fiscal.

– O que você acha do sucesso dos pilotos brasileiros, Maurício? – perguntei, contando que Jackie Stewart dissera, de brincadeira, ser resultado da água que se bebe em nosso país.

– Acho que o segredo não está na água, mas no arroz e feijão – rebateu Gugelmin, rindo.

– O brasileiro é obrigado a mostrar muita fibra e muita coragem. E, se cresce numa grande capital, enfrenta ainda um trânsito violento, com recordes de acidentes. O brasileiro é também impulsivo e sentimental. Depois de deixar a família e os amigos, a casa e o conforto, ele chega aqui para uma luta solitária, e já entra com o *handicap* da saudade. Aí, a válvula de escape é o trabalho, é aceitar os desafios no peito e na raça. Mas nós crescemos vendo os êxitos do Emerson, do Pace e do Piquet... E então nos perguntamos: “Por que não eu?” E acabamos desembarcando na Europa para o que der e vier.

Era como se ele falasse também de mim, de meu amor pela aventura e pelo risco, em meu campo de atividade. Cheguei a pensar que, se tivesse assistido a corridas desde menininha e recebido de presente um kart, hoje seria uma top driver. Empatia à parte, continuei a entrevista perguntando sobre obstáculos mais concretos que a saudade.

– Realmente, aqui não é só talento que vale – respondeu Gugelmin. – Existem as questões políticas, os aspectos financeiros... Um sujeito pode entrar numa equipe levando dinheiro e, de repente, se ver passado para trás. O dinheiro dele estará sendo usado no carro do piloto número um. Então, é preciso ser ousado e manhoso ao mesmo tempo. Mostrar-se um lutador orgulhoso de sua garra sem perder o jogo de cintura. Se não usar todos os macetes, toda a malícia que o brasileiro tem, dança mesmo.

A entrevista terminara, a corrida terminara, minha estada gratuita no hotel terminara. Chegara a hora de pegar a estrada de novo. Consegui carona com John, um produtor que trabalha para a NBC, rede americana de TV. Jackie Stewart nos apresentou e jantamos juntos,

antes de seguirmos para Chicago. O trânsito estava muito congestionado e só cheguei ao aeroporto às 5 horas da manhã. Dormi na sala de espera. Durante as primeiras duas horas, eu acordava de quinze em quinze minutos, preocupada com a bolsa. Depois, dormi três horas seguidas. Quando despertei, fui ao banheiro, escovei os dentes e os cabelos e me maquiei. Agora, sim, podia tomar o café da manhã e ocupar o dia, já que meu voo só sairia à noite. Mandeï cartões-postais e escrevi este capítulo.

7

O Círculo se Expande

Ao desembarcar em Luxemburgo, decidi ir diretamente para a Inglaterra, acompanhar os testes de pneus que aconteceriam naquela semana em Silverstone. Tomei um trem para Calais, na França, de onde cruzei o canal da Mancha numa balsa. Em Dover, já no lado inglês, peguei outro trem, que me deixaria no centro de Londres. De Victoria Station, pelo metrô, cheguei à Waterloo Station. Depois de mais uma viagem de trem, estava em Northampton, cidade vizinha de Silverstone.

De lá, telefonei para Teobaldo e Vera, um casal de brasileiros que morava em Towcester, uma cidadezinha próxima. Um amigo em comum, de São Paulo, havia me dado o número. Quinze minutos depois, Teobaldo vinha me apanhar de carro. Conversamos, durante o percurso, e fiquei sabendo que ele e Vera tinham duas filhas pequenas (cujo quarto alugavam, em dias de teste ou corrida). Cinco anos antes, ele recebera um convite de Maurizio Sala, piloto brasileiro de F-2000, para ser o mecânico da equipe. Aceitara, casara-se, vendera o que tinha no Brasil... e agora já havia conseguido até comprar aquela casa inglesa para onde estávamos indo.

Nas redondezas do circuito de Silverstone ficam as fábricas de F-3, F-3000, F-2000 e F-Ford. Portanto, tive oportunidade de conhecer diversos pilotos dessas categorias menores que enfrentam “o que der e vier” para chegar à Fórmula-1.

Era o caso de Roberto Pupo Moreno, que lutava com determinação e persistência havia dez anos. Ele não correu pela AGS-Ford em 1988 por falta de patrocínio: a equipe contratou um piloto francês que já trouxe o patrocinador. Outros brasileiros, menos conhecidos, tinham um perfil com muitos aspectos em comum: eram jovens que haviam vendido carro, relógio e outros bens, abandonado a faculdade ou o diploma já conseguido e tomado o avião rumo ao mundo do automobilismo. Na Europa, alojavam-se na casa de mecânicos brasileiros ou de outros pilotos que já haviam aberto caminho. E, nos intervalos das corridas, aprendiam a cozinhar, a lavar roupa, a fazer compras, a economizar cada centavo e a sobreviver sem a proteção familiar.

Eduard Neto, curitibano, na época com 19 anos, corria na Fórmula Opel com patrocínio trazido do Brasil. Já embarcou sabendo que Sala montara um esquema para sua estada, mas mesmo assim teve dificuldades em se adaptar ao clima, às pessoas, à língua.

– E, para quem vem só com a cara e a coragem, tudo fica mais difícil ainda – enfatizou o rapaz.

José Córdova também era de Curitiba. Tinha 23 anos, foi campeão brasileiro de kart (em 1984) e morava com Eduard. A exemplo de Emerson Fittipaldi, Senna e Maurizio Sala, começou na Van Dieme. Inteligente, tinha consciência do quanto arriscou ao jogar tudo na realização de seu ideal:

– Doeü meu coração quando tranquei a matrícula no terceiro ano de engenharia. Mas não estava dando para conciliar e achei melhor fazer uma coisa só, e fazê-la integralmente.

Gil de Ferran, francês naturalizado brasileiro, então com 20 anos, foi campeão brasileiro de F-Ford (em 1987). Não conseguia fazer macarronada que não ficasse grudenta, mas já havia traçado seus planos para chegar à F-1:

– Em 89, pretendo correr na F-3000, acreditando mais em mim mesmo, em meu trabalho, que na sorte. E sem a ilusão de ganhar dinheiro. Mesmo quando se chega à Fórmula-1,

em muitos casos, no começo é preciso pagar para correr. E também procuro eliminar tudo que possa me abalar emocionalmente. Tenho de estar com a cabeça fresca para enfrentar problemas com a equipe, com o carro, com os patrocinadores. Por isso, procuro não me envolver demais com amigos ou garotas. Os amigos são também concorrentes, pois há centenas de candidatos a uns poucos cockpits. E as mulheres... Bem, eu prefiro as brasileiras às inglesas. E, já que tomei uma decisão, não adianta eu ficar olhando para trás ou desejando que o Brasil mude para cá... Aqui, a namorada é o carro e o sol é o aquecedor elétrico.

Mestria versus exagero

Chovia muito e poucos pilotos resolveram testar os pneus na pista molhada de Silverstone. Vendo Prost disponível, à espera de que o sol do final da primavera aparecesse e secasse o solo, fui ouvi-lo sobre uma situação que se repetia pela terceira vez em cinco anos: um piloto duas vezes campeão do mundo confrontado por um jovem companheiro de equipe que sonha com a própria consagração. Isso acontecera em 1984, opondo Niki Lauda a Prost; em 1987, com Piquet e Mansell; e, agora, separava Prost de Senna.

– Quem sofre mais pressão? – perguntei. – Quem almeja o terceiro título ou quem precisa vencer um bicampeão para conseguir o primeiro?

– A pressão existe para os dois, mas eu não preciso provar nada. Quero meu terceiro título e estou lutando por ele com a certeza de que, com um carro igual ao de *Érton*, posso vencê-lo. Sou melhor que ele, mas a tentativa de conquistar um primeiro título sempre dá mais motivação. Acho que o *Érton* nem dorme, pensando em Fórmula-1 o tempo todo. De todos os pilotos que conheci, ele é o mais possuído pela ânsia de correr. E não sei se é o mais feliz...

É um defeito encarar o automobilismo dessa forma? Não. Mas leva a um certo desequilíbrio psíquico. Uma vitória coloca o piloto nas nuvens e uma derrota o deixa arrasado. O Senna espera tanto por esse título que, quando consegui-lo e constatar que nada muda, vai se decepcionar.

“Colegas” de *O Globo* e do *Jornal do Brasil* aproximaram-se.

– Você não se importa se a gente participar, não é?

Estranho a pergunta partir justo deles, que tantas vezes me arremessavam um olhar frio quando eu tentava pegar uma carona em suas entrevistas. Fiz uma mímica de “que remédio...”, mas respondi, com um sorriso:

– Tudo bem. – E, voltando-me para Prost, prossegui meu trabalho. – Alain, que conselho você daria para o Senna?

– Eu lhe recomendaria que encarasse o esporte com mais tranquilidade. Relaxar um pouco faria dele um piloto melhor do que já é.

– Não é a rivalidade do “Professor Prost” que leva o companheiro de equipe a um desempenho exagerado? Você não agiria da mesma forma em circunstância semelhante?

– Não acredito que minha presença o influencie a tal ponto. Com certeza ele era, já nos tempos de kart, como o conhecemos hoje. Acho que é um aspecto de sua personalidade que não se pode mudar ou imitar.

Depois de uma pausa para conceder um autógrafo, Prost comentou que um título não mudaria sua vida, mas mudaria a de Senna, que estava obcecado pela consagração.

– Essa extraordinária força de vontade deve vir da infância – conjecturou o bicampeão.

– Não lhe incomoda ver um Senna crescendo a suas costas? – perguntei. – Essa situação não lhe recorda o jovem Prost?

– Essa é a sequência natural da Fórmula-1. O *Érton* tem um comportamento muito semelhante ao que eu tive, embora mais exagerado. E, dentro de cinco anos, agirá como ajo agora, vendo um “Senna” lutar por seu primeiro título, talvez também como companheiro de equipe.

Percebi que o tempo começava a melhorar. Se eu conhecesse alguma dança índia para atrair mais chuva, teria ensaiado alguns passos dela, pois a entrevista estava rendendo bastante. Ao ver que Prost limpava o capacete, pronto para assumir seu lugar no carro que os engenheiros e os mecânicos preparavam, acelerei as perguntas:

– A vida seria mais fácil para você se o Johansson corresse no lugar do Senna?

– A presença do *Érton* na McLaren é importante para a Honda e indiferente para mim. Aliás, se eu quisesse, ele ainda correria na Lotus. Desde que tenhamos equipamento igual, ele não me dificulta nada.

– E a diferença de idade não pesa?

– Pesa. A meu favor. Com 33 anos, no final da carreira, já não preciso provar nada para ninguém. Já não me arrisco como antes, mas não me sinto velho ao olhar para o *Érton*. Aliás, pelo tipo de vida que ele leva, me considero até mais jovem. Mas, depois que ele conseguir o primeiro título, na certa vai relaxar um pouco...

Arrisquei uma última pergunta, embora Steve Nichols, o projetista da McLaren, já chamasse o piloto:

– Que tipo de vida *you* leva? O que faz quando não está correndo?

– Jogo golfe, jogo tênis, cuido do preparo físico... E você? O que você faz quando não está entrevistando pilotos?

Ele me pegou de surpresa, pois eu não esperava tal virada de um homem sério e tímido como ele. Mas acabei conseguindo responder:

– Bem, eu moro em Cannes, na casa de uma família... E, quando não há treinos nem corridas, trabalho como *baby-sitter*.

– Pena que eu não soube disso antes! Acabei de contratar uma babá para meu filho Nicolas...

“Talvez nem Deus saiba”

No fim do dia, fui conversar com o belga Thierry Boutsen, que estreava um novo carro. Finda a entrevista, a chuva me pegou no meio da rua. Entrei num bar para me proteger e reencontrei Lino, o colecionador de Ferrari que eu conhecera em 1986 por intermédio de Anne, minha amiga que vivia “à caça” de pilotos. Lino me disse que ela agora morava nos Estados Unidos, com a filha que tivera com um piloto.

– Puxa, ela teve uma filha?! Que legal! Quem é o pai?

– *Chi lo sa? Forse, neanche Dio...*

Lino levou-me de carro até a casa de Teobaldo e Vera e ainda me prometeu carona para o GP da França. Achei interessante ficar na casa dos brasileiros por mais uma semana, escrevendo e descansando de tanta viagem. O tratamento que me dispensavam era o mesmo que eu receberia na residência de famílias alemãs ou francesas – não havia colher de chá por sermos compatriotas –, mas 50 libras pelos sete dias eram pouco, em comparação com as diárias cobradas por hotéis.

Comecei o período de “folga” transcrevendo do gravador a entrevista com Boutsen:

– Nos GPs do Canadá e dos Estados Unidos, você conseguiu resultados bem superiores à sua média. Por quê?

– Meu carro vinha quebrando o tempo todo, apresentando inúmeros pequenos problemas, desde o início da temporada. Os engenheiros trabalharam muito nele, mas o defeito não era sanado. O acidente de Mônaco tinha mexido com toda a estrutura do chassi. Então, Peter Collin, o chefe da equipe, resolveu construir um novo carro. E com esse eu consegui o terceiro lugar duas vezes.

– Com um motor aspirado, você tem chance de ganhar, de ser o primeiro?

– Não se tudo correr bem para a McLaren. Por enquanto, tenho de me contentar com o terceiro lugar. Em Montreal, lutei para ultrapassar as McLaren, mas percebi que era impossível e achei mais seguro dirigir de modo a assegurar o terceiro posto. Mesmo com a diferença entre meu

carro e o de Nelson Piquet diminuindo, tive de levar o carro com cuidado até o final, para não estragar tudo.

– Então, só piloto da McLaren tem direito de ser campeão?

– Por enquanto, a situação é essa. Quero ser campeão. Para isso é necessário um conjunto de elementos, além de um bom carro e uma boa equipe. Mas sem um bom carro você não pode ganhar um campeonato. No ano que vem, a luta será outra, com os carros mais semelhantes, sem o abismo que separa a McLaren das outras equipes.

– Onde você mora?

A fita acabara antes de registrar a resposta, mas tenho boa memória. Aliás, um repórter nunca deve depender exclusivamente do gravador. Convém ouvir atentamente tudo o que o entrevistado está dizendo, atentar mesmo para os pormenores e anotar os conceitos-chave, as palavras que permitirão, depois, recompor mnemonicamente o que foi dito. Graças a isso eu decorara os dois endereços de Boutsen – um em Bruxelas, seu país de origem, e outro em Mônaco, o país sem imposto de renda.

O príncipe de pijama

Numa Ferrari Testarossa, comecei minha viagem de retorno à França. Uma coisa não se pode negar: o carro é veloz e chama muito a atenção.

De Cannes a Toulon é necessário menos de uma hora de trem. E de Toulon, é só pegar um ônibus que passa a cinco minutos do autódromo de Paul Ricard. Dificilmente se encontram hotéis vagos perto dos circuitos. É sempre aconselhável procurar acomodações nas cidades vizinhas. Peguei minha credencial, aproveitei carona com o locutor oficial do circuito e voltei para Toulon, onde havia deixado minha mala. Ao sair da estação ferroviária, entrei no primeiro hotel em que encontrei a placa VACANCE. Era o único a ter vagas, e não hesitei. No meu quarto, tranquei a porta e me joguei na cama. Todo o cansaço do dia pesava no meu corpo estendido na colcha marrom. Detestava aquela cor. Tudo ali era marrom! Até a solidão, e a necessidade de dormir as 7 da noite por não ter o que fazer ou onde ir. Sem televisão, sem banheiro, os 100 francos só pagavam pelas dez horas de sono. O café da manhã me custaria mais 25 francos. Adormeci.

Eram 7 horas da manhã quando acordei. Desci para tomar café e na mesa ao lado havia dois fotógrafos da Agence France-Presse (AFP), que depois me deram carona até o autódromo. Mal checamos, corri para a McLaren, pois tinha uma entrevista com Creighton Brown. Eu estava começando a preparar um material sobre Senna/campeão.

– Gosto muito de Ayrton – comentou Creighton em seu português esmerado. – Quando ele passou alguns dias em minha fazenda de porcos, lá no Brasil, cheguei a esquecer que aquele “moleção” é, no ambiente de Fórmula-1, uma pessoa dedicada demais e introvertida.

– Você prefere Senna ao Prost?

– Admiro muito os dois, que como pilotos são até muito parecidos. Neste final de semana, Ayrton está muito tenso. Alain deve ganhar, pois tem se mostrado tranquilo, e o estado de espírito é muito importante.

– O que você acha da “briga” Senna *versus* Prost?

– Mais emocionante que a disputa entre Prost e Lauda há alguns anos. E tende a melhorar até o final da temporada, quando ambos poderão, talvez, estar disputando ponto por ponto.

Mais que “tranquilo”, como definira Creighton, Prost parecia feliz por “voltar para casa”. Em seu país, conquistara as primeiras vitórias, que lhe valeram o título de Volante Elf na Fórmula Renault em 1975. O francês andava tão brincalhão que me animei a lhe pedir uns óculos de sua *griffe*, a Prost Design. Ele me deu dois, em cores diferentes, mas me proibiu de usá-los junto com o *petit casque du Brésilien*, o broche imitando o capacete de Senna.

Instado por mim, reafirmou com todas as letras que venceria naquele que era um de seus circuitos preferidos:

– Posso ser batido em alguns segundos durante os treinos e, na manhã seguinte, chegar serenamente para a corrida. Já o *Érton*, para melhorar seu tempo, acaba cometendo erros como essa rodada dupla que ele deu no treino oficial, e que poderia ter sérias consequências.

– Erros acontecem – contrapus.

– Com pilotos experientes, eles são bem mais raros – rebateu Prost. – O Senna quer mostrar que é melhor em tudo e acaba perdendo a tranquilidade. E, sem tranquilidade, pilota mal...

O que podia parecer bazófia mostrou-se um prognóstico acertado. Só deu Prost: pole-position, melhor volta e sua quarta vitória na temporada – uma a mais que Senna.

Mesmo não tendo vencido a prova, Senna era o predileto no coração de Cristina, uma garota de 18 anos aparentes, de rosto engraçadinho e corpo *mignon*, cheio de curvas. Apenas mais uma...

– Como você começou a frequentar o circo? – perguntei-lhe.

– Vim pela primeira vez no ano passado, com um fotógrafo. E agora um projetista, amigo de meu pai, me trouxe.

Percebi que a conversa da menina se baseava em mentiras e sonhos – mas ela, de certa forma, se convencida da veracidade das histórias que forjava. O fotógrafo lembrou-me “Paolo”, que introduzira Daniella na intimidade dos pilotos em troca de igual intimidade. E que favores sexuais não cobraria também o “projetista amigo do pai” para proporcionar à mitômana uma chance de se aproximar de seus mitos?

Cristina circulava pelo boxe da Lotus, na esperança de se integrar ao harém de Piquet; e se exibia também para o pessoal da Ferrari, da Williams... Afinal, *todos* os pilotos eram bonitos, dentro de sua óptica. Mas seu coração batia forte mesmo era quando passava por Senna, o Cavaleiro Solitário. Então, enchia-se da certeza de que ela, e só ela, poderia emprestar felicidade aos olhos tristes do moço dos trópicos. Ela era bonita e estava disposta a acompanhá-lo mundo afora, em sua luta contra as distâncias. Seria a união perfeita. Hospedada no mesmo hotel, ela tentou – ou diz que tentou – resistir, mas não conseguiu. Acabou se aproximando da porta do quarto de Senna. Trêmula, ouviu as vozes moduladas da televisão ligada, o barulho de água escorrendo numa pia... Ele devia estar escovando os lindos dentes! Depois, a televisão foi desligada. Ele já ia dormir; tinha de ser agora! Agora ou nunca... Sentindo as pernas bambas e todo o corpo trêmulo, Cristina bateu na porta.

– Oi – cumprimentou, quando seu príncipe, já de pijama, atendeu.

– Oi – respondeu ele. E acrescentou: – Eu gostaria de não ser incomodado. Estou tentando dormir. Boa noite.

Depois desse incidente, Cristina “percebeu” que homens mais maduros, que começam a se cansar de trocar de namoradas, são bem mais interessantes. E pelo menos – ainda segundo ela – Piquet lhe arranjava credencial sempre que ela pedia.

Fugindo das bombas

Amigo de Piquet, Roberto Pupo Moreno estava no boxe da Lotus, esperando-o, a fim de irem de helicóptero para Monte Carlo. Ele tinha uma passagem aérea para Londres, mas não a usaria devido a uma mudança de planos. Como, ao entrevistá-lo, comentei que ia para a Inglaterra no domingo seguinte, ele me ofereceu seu *ticket* da British Airways.

– Mas tem o seu nome – comentei. – E se não me deixarem embarcar?

– Os funcionários nunca pedem passaporte...

Continuei hesitando, pois tinha de ir até Cannes para pegar minha mala, e podia perder o avião. Moreno resolveu assim a questão:

– Fique com o bilhete. Se usar, depois me paga cinqüenta libras, está bem?

Ele partiu com Piquet e eu me apressei para conseguir usar a passagem. Mas a correria resultou inútil. Suspeitava-se que terroristas haviam colocado uma bomba no aeroporto de Londres. O voo para lá sairia com, no mínimo, cinco horas de atraso. Como receei não conseguir embarcar com o bilhete em nome de outra pessoa, voltei para Cannes.

Poucos dias depois, encontrei um voo charter para a Inglaterra por 800 francos. O avião aterrissaria em Luton, um pequeno aeroporto fora de Londres. É longe de ameaças de bombas!

O pique de Senna

A largada do Grande Prêmio da Inglaterra de 1988 foi dada sob chuva, o que é arriscado para todos os pilotos, mas parece animar Senna. Berger, Alboreto, Senna, Prost e Gugelmin, nessa ordem, foram os primeiros no grid de largada. Prost caiu para décimo quinto antes de desistir. Saiu da pista massageando o braço e comentando que “o carro estava um desastre”.

– Não faz sentido arriscar as pernas quando se lidera o campeonato – acrescentou o francês.

Enquanto isso, Senna roubava a liderança, na décima sétima volta. O mesmo Senna desclassificado no Rio e que batera em Monte Carlo conseguiu sua quarta vitória da temporada. Mansell, que tinha um carro competitivo pela primeira vez naquele ano, provou que sua fera interior ainda existia, que ele ainda integrava a elite dos quatro top drivers do mundo. Nannini, que dirigira de modo arriscado e atrevido, veio a seguir. E, na quarta posição – a melhor de sua carreira na F-1 –, Maurício Gugelmin mostrava por que fora considerado o piloto-revelação. Piquet havia declarado, antes da prova, que o consumo não o assustava, pois “carro que não anda, não consome”. Mas sua Lotus Honda conseguira “andar” até a quinta colocação. Já Berger, que tivera carro para competir com a McLaren de Senna, fora obrigado a tirar o pé do acelerador por estar com pouco combustível. O sonho vermelho de subir ao pódio em primeiro lugar resultou num mísero ponto ao fim da corrida. A garra de Senna, somada à acertada decisão de Ron Dennis (o dono da equipe) de não trocar os pneus quando a pista começara a secar, havia aproximado mais um pouco o piloto brasileiro do campeonato mundial.

A arca de Piquet

O trânsito nas imediações dos circuitos, após um Grande Prêmio, é sempre intenso, caótico e moroso. E ali estava eu, na saída de Silverstone, num táxi preso num engarrafamento, vendo o taxímetro correr e, pior ainda, o tempo voar. Piquet me daria uma carona até o aeroporto de Luton, mas avisara que não ficaria me esperando. Em uma hora, ele se livraria dos compromissos com a imprensa e, de moto, chegaria num instante a seu hotel, onde um carro alugado o esperava. Eu não conseguira carona com outra pessoa porque todas iam para Heathrow ou Gatwick, aeroportos maiores. Luton é usado por aviões fretados ou particulares, e Piquet aterrissara lá seu Lear Jet 35.

Cheguei cerca de um minuto antes de Piquet, e logo estávamos a caminho do aeroporto. Eu, como de costume, buscava informações diferentes daquelas que no dia seguinte apareceriam em jornais de todo o mundo:

– Qual é a sensação de pilotar no ar, Nelson?

– Bem, é diferente de pilotar na terra. Lá em cima, não existe competição, a gente está apenas se transportando. Aqui embaixo, onde você tem de ser mais rápido que os outros, pilotar é um meio de vida. Mas meu negócio é mesmo o mar...

– Então, por que você vendeu o *Gostosa*?

– Porque estou construindo outro, o que consome dinheiro e trabalho. Quando ele

estiver pronto, saio diretamente dele para as pistas, com meu H-500.

– H-500? O que é isso?

– Um helicóptero pequeno mas muito rápido. Foi uma de minhas melhores aquisições. Me permite ir da França para a Itália, da Itália para a Alemanha... No futuro, pretendo fazer nele todos os deslocamentos que faria num automóvel. E muito mais rápido e menos perigoso.

– Você tem carro, iate, helicóptero, jato, apartamento num condomínio fechado de Monte Carlo, casa em Cap Martin, muito dinheiro... Você se considera um homem realizado?

– Não há realização material que satisfaça plenamente o ser humano. Ele sempre vai querer mais alguma coisa, alguma coisa nova, mais cara. Eu me sinto feliz por outros motivos, pela realização existencial. Graças a Deus, tenho filhos que adoro, gozo de boa saúde e trabalho fazendo o que mais gosto de fazer...

– Você vai ajudar seus filhos na carreira de piloto?

– Só se eles quiserem *mesmo*. Eu não gostaria de sofrer como minha mãe quando comecei a correr.

– A princesa Stéphanie já foi sua namorada? Dizem que no ano passado vocês viajaram para as ilhas gregas...

– Sou tão amigo dela quanto do resto da família real ou dos cozinheiros do palácio, quando são agradáveis e sinceros.

Pelo tom de voz, percebi que fizera a pergunta errada ou, pelo menos, a pergunta certa no momento errado, o que dava na mesma. Piquet me viu como se eu fosse A Imprensa em pessoa:

– O Adriano, por exemplo, é meu amigo e é jornalista, mas ele sabe o que é uma confidência e o que é publicável. Com ele não aconteceria o que aconteceu com a *Playboy*. Eu falei sobre uma porção de coisas, foram seis horas de gravação. A revista publicou só uma parte, tudo fora de contexto, e a história ficou completamente outra.

Não era a ocasião oportuna para comentar com o piloto que qualquer entrevista longa, depois de editada, privilegia um ou outro aspecto do que foi dito, e raramente o entrevistado acha perfeito o critério de seleção; porém, se as perguntas e as respostas escolhidas fossem outras, ele também não ficaria inteiramente satisfeito, pois o ser humano é complexo demais para que uma matéria ou mesmo um livro a seu respeito o retrate como ele se vê. Preferi mudar de assunto:

– Agora você vai descansar até o GP da Alemanha?

– Que nada! Amanhã mesmo sigo de helicóptero até Viareggio, na Itália. Quero dar uma olhada no barco. Está dando trabalho, mas vai valer a pena ter um lar flutuante...

– Essa vontade de morar num barco... é alguma excentricidade ou corresponde mesmo a um desejo íntimo?

– Se precisa ter nome, morar num barco se chama “Sossego”. No ambiente de Fórmula-1, é tudo muito agitado, barulhento, cansativo. Tem um monte de gente querendo falar e querendo que você fale... Quando chego no barco, mudo de humor. Tem pouca gente e ninguém para encher o saco. E, se encher, tchau e bênção! Como a casa é ambulante, vou embora com ela.

– Quer uma sugestão para o nome do barco? *Arca do Piquet*. Você enche o iate de mulheres bonitas e sai pelo mundo, cigano dos mares...

– E ia caber muita mulher – comentou Piquet, rindo. – São cinco cabines grandes, uma cozinha enorme, uma geladeira onde se pode guardar comida para um ano. Já escolhi o nome, *Pilar Rossi*, mas agradeço a sugestão. Posso aceitar pelo menos parte dela: encher o barco de mulher bonita...

Já esquecido da tensão da corrida, Piquet mostrava-se relaxado e brincalhão. Tensa estava eu, no meio do trânsito moroso, com medo de perder o voo e o dinheiro do bilhete. Como era um charter, não havia a possibilidade de transferência nem de reembolso.

Mas conseguimos chegar a tempo. Piquet voou para Pisa e eu embarquei para Nice, onde descansaria e escreveria até a próxima parada: Hockenheim.

“Trabalho porque gosto”

Gerhard Berger nasceu na Áustria (em 27 de setembro de 1959), onde ainda mora. Mas toda semana tinha de se deslocar até a Itália, para treinos na sede da Ferrari em Maranello. Treinava também em vários circuitos da Europa, por determinação da equipe ou da FOCA. Dedicava boa parte do tempo que sobra aos negócios (ele possuiu uma das maiores empresas de transporte austríacas). Mas gostava mesmo, quando o entrevistei, de desfrutar da companhia da namorada e da filha de ambos – que está com 7 anos – em sua casa de campo em Innsbruck, perto de Viena.

Para ele, o mais importante é fazer o que lhe dá prazer e cujos resultados geram prazer. Considerado um *bon vivant*, não se esforça para acabar com essa fama. Por ocasião do Grande Prêmio do Brasil de 1988, foi visto com Ana, uma belíssima top model portuguesa.

– Não escreva sobre isso – pediu ele, rindo, quando lhe perguntei a respeito, no teste de pneus de Hockenheim, uma semana antes do GP da Alemanha. – E apenas uma grande amiga.

Logo em seguida, desviou a conversa para a morte de Enzo Ferrari, fundador da empresa.

– Eu o conheci em 1986, em Jerez de la Frontera, e fiquei com a impressão de que se tratava de um homem que queria o melhor e queria ser o melhor possível. Não cheguei a conhecê-lo bem, mas ouvi dizer que era duro consigo mesmo e com os outros. Eu gostaria de ter dado a ele e a todo o povo italiano as vitórias que me levariam ao campeonato. Seria um último presente... Mas, com essa desigualdade em potência, com a superioridade dos motores Honda, só posso sonhar com o segundo ou o terceiro lugar... Em todo caso, fico orgulhoso de ter trabalhado bem para o maior homem da história da Fórmula-1.

O comendador Enzo Ferrari morreu no dia 14 de agosto de 1988, com mais de 90 anos, deixando na memória dos aficionados do automobilismo a imagem de um homem que venceu todos os obstáculos, que só foi derrotado pela própria vida. “Não gosto mais deste mundo, onde a violência tomou o lugar da razão. Vejo uma imensa penitenciária que tem em nós seus presos. O egoísmo nos condiciona, nos separando muitas vezes do próximo, nos obrigando a contar apenas com nossas forças”, disse ele num dos últimos dias de consciência.

Sua trajetória foi de triunfos e de amarguras. Ao garoto pobre que um dia sonhou com a vitória e com a fama, a vida deu muito. Mas também muito tirou com a prematura morte de seu filho predileto, Dino, num acidente de carro em 1956. Enzo tinha apenas 10 anos quando se apaixonou pela velocidade, ao ver uma corrida de automóveis. Trabalhou como mecânico, foi piloto, diretor de equipe, dono de equipe, e construiu seu primeiro carro em 1947. Os anos do início foram difíceis. Na segunda-feira, depois de ganhar uma corrida no domingo, a equipe usava o dinheiro do prêmio para pagar as dívidas. Em 1952 e 1953, com Alberto Ascari pilotando, veio uma série incrível de catorze vitórias seguidas. Depois da morte de Dino, o casamento de Enzo naufragou e ele mergulhou no trabalho e em amores mais ou menos clandestinos. Teve outro filho, Piero Lardi, seu sucessor na empresa. Hoje, depois de ter lutado para sair da condição de bastardo, Piero Lardi é Piero Ferrari e tem 10 por cento das ações da Ferrari em seu nome. Outros 50 por cento pertencem à Fiat e 40 por cento são da Ferrari Produção e Corrida. Um dirigente da Fiat, Ghidella, preside a Ferrari. Piero é o vice-presidente.

Cesare Fiorio, outro dirigente da Fiat, tornou-se o novo responsável pela Ferrari no que dizia respeito à Fórmula-1. E muitos integrantes da equipe temiam mudanças radicais, que implicassem desemprego. Falei com Fiorio a respeito.

– Com exceção de pequenas alterações, nada muda por enquanto – disse ele. – E como se pegássemos uma árvore boa com alguns frutos estragados. Basta cortar esses frutos, regar bem a planta e deixar que ela continue se desenvolvendo naturalmente.

– E a Fiat está pensando em “regar a planta”? Vai investir dinheiro na Ferrari?

– Não só em carros de competição como também nos de passeio.

– O Roberto Moreno vem testando o novo carro com motor aspirado. Mas os jornalistas especializados não acreditam que será um carro competitivo...

– Eles se sentaram no cockpit? Sentiram a potência? Eles não sabem nada! A imprensa italiana é sensacionalista, se alimenta de escândalos. Olhe lá! – exclamou, apontando para repórteres que nos fotografavam enquanto conversávamos dentro do motor-home. – Amanhã vão usar essas fotos para insinuar que eu estava com uma namorada. Por que não mostram *os carros* a seus leitores?

Conosco estava John Barnard, responsável pelo projeto do carro que, na McLaren, ganhou os campeonatos de 1979, 1982 e 1983. Seu pupilo, Steve Nichols, continuou na McLaren e desenvolveu o projeto turbo. Barnard passou então para a Ferrari.

– Trabalhar sob o regime Fiat não lhe assusta?

– A vinda da Fiat foi uma revolução necessária para a Ferrari. Estou dando o melhor de mim para o projeto aspirado e, mais cedo ou mais tarde, ainda verei meu carro vencer.

– A Ferrari contratou o Roberto Moreno para piloto de provas. E ele está disponível para a temporada de 89...

– O Moreno é bom para provas, sabe lidar com carros de F-1, de F-Indy... Mas para pilotar num top team como a Ferrari é preciso ser um top driver como o Mansell ou o Boutsen. O Moreno pode chegar a ser um piloto Ferrari, mas antes terá de passar por equipes menores, como aconteceu com o Berger.

Nos dois dias que duraram os testes em Hockenheim, tive oportunidade de ouvir vários pilotos. Já Prost se recusava a falar com qualquer pessoa que não estivesse usando o uniforme vermelho e branco de sua equipe. Passava pelos jornalistas apressadamente e com a cara fechada. Só no segundo dia ficamos sabendo o motivo de seu mau humor.

– Em dez anos de trabalho, sempre procurei ajudar a imprensa, nunca neguei uma entrevista. Por isso, não posso suportar essa traição dos jornalistas franceses. Quando ganho a corrida, recebo um tipo de tratamento. Quando perco, quero receber pelo menos um tratamento igual. Da forma como relataram o GP da Inglaterra, ficou parecendo que o medo foi maior que a vontade de ser campeão. E não houve nada disso! Não houve! O que disse, e confirmo, é que minhas pernas valem mais que um título mundial, valem mais que um tricampeonato!

Levantou-se, dando a entrevista por encerrada, mas eu o retive com uma pergunta sobre suas probabilidades matemáticas de ser o primeiro do mundo, apesar de ter desistido em Silverstone.

– Somente os onze melhores resultados contam. Mesmo se eu tivesse corrido até o fim, com um carro em péssimas condições, teria feito apenas um ponto, que seria descartado de todo o modo. Mas, honestamente, não pensei nisso quando resolvi parar. Só levei em conta minha segurança, só me perguntei o que estava fazendo ali, correndo sem visibilidade num carro sem condições de alcançar o do *Érton*...

– Comenta-se que você chegou a pensar em parar de correr, definitivamente...

– O mais importante é a liberdade de escolha. Tenho 33 anos e existe muito que ainda pretendo realizar. Por exemplo, treinar meu filho para ser um campeão de esqui ou de golfe. Não quero que ele conviva com esse ambiente onde o *business* e a deslealdade sufocam o esporte. Ainda não é o momento, mas, quando as corridas me derem mais problemas que prazer, saberei que chegou a hora de parar. Faço esse trabalho porque gosto, porque me diverte... No entanto, minha vida não se resume a isso.

– E você já vem sentindo, eventualmente, que um travesseiro seria melhor que o cockpit?

– Nos GPs de Detroit e Monte Carlo, só tenho corrido por obrigação e porque há muito dinheiro envolvido. E sempre que chove penso que preferiria estar confortavelmente instalado junto com a minha família. Foi a resolução que acabei tomando em Silverstone.

Cada um por si

Peguei uma carona com um piloto até Frankfurt, onde ele deixara seu avião. De lá, ele foi

para Viena. E eu, para Munique. Ficaria na casa de um fotógrafo amigo, Arthur Thill, uma das raras pessoas do ambiente jornalístico em quem se podia confiar plenamente. A competição também entre os profissionais da imprensa é tal que um fotorrepórter de Milão chegou a me dizer que não passava, de graça, nem um pouco da experiência que adquirira com grande sacrifício pessoal:

– Quando comecei, há uns quinze anos, ninguém me ajudou com um rolo de filme ou uma bateria de *flash* por empréstimo. Indicações ou apresentações a pilotos famosos, então, nem pensar... Por isso, hoje eu *vendo* meus conhecimentos. Pode parecer que sou egoísta e mercenário, mas, se você passar mais algum tempo nesse ambiente, verá que aqui é cada um por si. O resto é troca de interesse. Se alguém lhe fizer um favor, você terá de pagar, de um jeito ou de outro, mais cedo ou mais tarde...

Não precisei de muitos anos de Fórmula-1 para constatar que ele tinha toda a razão. Mas pessoas bondosas, que não agiam movidas por interesse, ainda existiam e era com uma delas que eu ia me hospedar, o confiável Arthur e sua namorada. Tomei, no subsolo do aeroporto mesmo, um trem para Munique, e três horas depois me encontrava com o casal, que fora me receber.

Como era uma tarde de sábado, eu pensei na possibilidade de sairmos para comer num dos movimentados restaurantes que vira ao passarmos pela avenida principal, cheia de bares com cadeiras nas calçadas, ocupadas por jovens altos e bonitos... Mas Arthur tinha me reservado um balde de água fria:

– Nice, aqui está a planta da cidade e a chave da porta de casa. Nós vamos para o campo respirar um pouco de ar puro, e voltamos na segunda-feira.

Parece que meu negócio é vagar sozinha por esse mundo enorme, pensei, enquanto recebia instruções destinadas a impedir que a menininha de Auriflama se perdesse no meio da civilização:

– Se você for pela Hohenzollernstrasse e virar na primeira à direita, sairá na Gisellestrasse, onde há bares, lojas, cinemas. E o parque não estará longe. É o maior da Europa, e muito bonito...

Fui para a Leopoldstrasse, a principal avenida de Munique. Por ela circulam milhares de pessoas em busca de um café, de um restaurante, de um encontro... Os homens alemães são altos, fortes e bonitos, mas a língua que falam...! Para mim, é incompreensível. Assim, meu passeio – por igrejas, palácios, parques com lago e barcos românticos, cafés e discotecas – acabou sendo completamente solitário.

Um quarto com oito banheiros

Não ter companhia para fazer turismo é bem tolerável. Mas depender profissionalmente de alguém que não cumpre seus compromissos eu não admito.

Durante os treinos em Hockenheim, eu conseguira reservar um pequeno (na verdade, minúsculo) quarto num hotel que fica quase dentro do autódromo. Pagaria pelo cubículo a diária de 100 marcos, quase 35 por cento a menos que os no mínimo 150 marcos que o caro hotel cobra pelos outros quartos.

Só que, na quarta-feira pela manhã, quando eu deveria estar seguindo para Hockenheim com a secretária de Arthur, conforme combináramos, ela simplesmente não apareceu!

Com receio de perder a reserva, liguei para o hotel e avisei que só chegaria na parte da tarde.

– Não tem problema – informaram. – Mas se a senhorita não chegar até às seis, cederemos o quarto a outra pessoa que o procure...

Afinal, a secretária chegou e partimos tão depressa quanto possível. E, depois de quase cinco horas de estrada, cheguei atrasada para o único quarto que podia pagar sem desequilibrar o orçamento.

– Mas são apenas seis e meia, e eu telefonei dizendo que viria – argumentei, à brasileira. – Que diferença faz se chego ao meio-dia ou à meia-noite? Eu estaria pagando da mesma maneira... Quero falar com o gerente!

– Eu sou a gerente – informou a moça que me atendera na recepção. – E, sinceramente, não existe nada que eu possa fazer pela senhorita, a não ser pesquisar em outros estabelecimentos da cidade...

– Os outros ficam longe do autódromo e estão lotados, como você sabe! Além do mais, tenho pouco dinheiro comigo... – redargüi, já quase chorando de raiva e frustração, como acontecera nos Estados Unidos.

– Vou procurar alguma pensão – prometeu ela, bem-intencionada.

Fui dar uma volta pelos boxes, enquanto a gerente telefonava. Encontrei um jornalista brasileiro e lhe perguntei se não sabia de algum hotel barato e que tivesse vagas.

– A cama do meu quarto dá pra dois e você não precisaria pagar nada...

Não achei ânimo nem mesmo para mandá-lo à merda. Voltei para a recepção, ainda lamentando a comodidade perdida. Por sua localização, esse hotel me livraria da preocupação com idas e vindas até o autódromo. A gerente me aguardava com um sorriso hesitante.

– Consegui um lugar para você dormir – disse ela, reticente. – Quer dizer, se você não se incomodar... E será só por uma noite...

– Do que você está falando?

– Montamos uma cama para você na sauna, que não está em uso.

Quase ri, aliviada, mas não seria justo pagar 100 marcos por um espaço improvisado. Perguntei quanto o hotel cobraria.

– Cinquenta marcos está bem? – propôs a moça.

Concordei correndo. Ficaria perto e ainda economizaria! E depois vi que a sauna era espaçosa, com muitos armários, ducha escocesa e – uma maravilha para quem, como eu, sempre reclamou por ficar em quartos sem banheiro interno – tinha *oito* banheiros à disposição!

Na manhã seguinte, tomei café na mesa de Alboreto, num astral que só baixou quando soube que minha revista, mais uma vez, não mandara telex! Procurei Bernie Ecclestone e expliquei-lhe a situação. Ele fez a cena de sempre, esculhambou os brasileiros e pouco depois me deu uma credencial. Com ela, fui até o paddock e encontrei Piquet.

– Sabe onde estou dormindo? Na sauna do hotel...

Ele riu como um moleque levado, perguntando se, pelo menos, a sauna estava desligada. Contou que, em seu primeiro Grande Prêmio de Mônaco, dormiu numa barraca montada dentro de um túnel ferroviário.

– Mas eram bons aqueles tempos... A gente andava para cima e para baixo, ia a todos os bares da moda, saía com aquela mulherada bonita... Hoje, *moro* em Mônaco, mas sou obrigado a me trancar em casa depois da corrida...

– Senão, são as tietes que te comem... – ironizei.

O discreto flagrado

O sol estava de derreter as pistas, durante os treinos livres de sábado. Mas, no domingo do Grande Prêmio da Alemanha (24 de julho) de 1988, uma frente fria trouxe chuva. E Ayrton Senna, o Senhor das Nuvens de Chumbo, conquistou sua sétima pole-position e sua quinta vitória da temporada. Após o hino nacional brasileiro, ouviram-se, no pódio, o francês e o austríaco.

Na coletiva, Berger declarou – com os olhos redondos e brilhantes como bolinhas de gude cor de mel – que, de certa maneira, se considerava um campeão, já que fora o primeiro depois das invencíveis McLaren. Mas aquele resultado adiava suas esperanças de ser o primeiro do mundo.

– É decepcionante ter um ótimo carro, dar o melhor como piloto e não poder sonhar com o título. Mas hoje a competição se encontra dividida entre a McLaren e as outras equipes.

Berger dava, assim, uma satisfação para seu grande público, que viera da Áustria, cujo GP fora cancelado. Mas seus fãs entre os cem mil espectadores tiveram um grande show num circuito veloz, com vários pontos de ultrapassagem.

Decepcionado estava Piquet. Era o piloto que mais vencera na Alemanha (em 86, 87), disputava seu 150º Grande Prêmio e saía em quinto, com chance de uma boa classificação se a pista secasse. Mas rodou e tornou a rodar, saindo já na primeira volta.

Senna não comemorou a vitória no circuito. Em seu Lear Jet 35, embarcou para o merecido descanso e uma festinha na Sardenha – com a namorada Adriane (que se fazia acompanhar dos pais e de uma irmã) e com um comentarista brasileiro de televisão. Na Itália, Senna tiraria a armadura de Cavaleiro Solitário e se transformaria no amigável Beco que o grande público desconhece. Mas seu bom humor foi flagrado pelos *paparazzi* e estampado nas páginas de uma revista sensacionalista de grande circulação.

Durante os testes de pneus na semana seguinte, mostrei-lhe a revista, com fotos em que ele aparecia beijando Adriane, abraçando-a dentro da piscina ou nas espreguiçadeiras ao sol.

– Sou sempre tão cuidadoso! – comentou Senna, embaraçado. – Eu olhei para todos os lados e não vi ninguém... O sujeito devia estar numa janela com um “canhão” fotográfico, com *zoom*...

– Isso te deixa realmente preocupado, Ayrton?

– Gosto de preservar as pessoas amigas. Nesse ambiente de competição desenfreada, há muitos interesses e muito dinheiro em disputa... Eu convivo bem com isso, é meu ambiente de trabalho. Mas procuro não envolver mais ninguém. Trazer uma pessoa de quem eu gosto para o circuito é mais um motivo de preocupação para mim, e eu devo correr pensando só na corrida, só em ganhar. Além disso, no caso de Adriane, ela tem sua vida em São Paulo, não pode nem deve deixar tudo para me acompanhar.

Amigo de Senna, Gerhard Berger o define como velho para a pouca idade que tem:

– Ele devia relaxar um pouco e aproveitar mais o que o circo nos oferece. Parece que Ayrton só enxerga carros...

Beirando os 30 anos, Berger foi eleito – numa rápida pesquisa que fiz junto ao público feminino dos boxes – o piloto mais bonito. Mesmo assim, Senna liderou a lista dos mais almejados. E Piquet ficou com o título do garanhão com quem a maior parte gostaria de dormir.

– Você tem uma namorada em cada país, Nelson, mas as brasileiras acham que ficam em desvantagem. Você sente saudade delas ou de fato prefere as européias?

– Eu vou acabar te comendo pra mostrar que as brasileiras também têm vez – respondeu ele, rindo. E depois acrescentou: – O que eu não gosto em muitas mulheres brasileiras é o jeito dondoca delas. As européias passam, fazem as próprias unhas... Ao passo que, no Brasil, menina da classe alta é acostumada com mordomia e não se torna uma pessoa independente, capaz de se defender sozinha. Precisa de empregadas, salões de beleza, marido... Com raras exceções, nunca amadurece.

Maurício Gugelmin situa-se, quanto à personalidade, num ponto equidistante do reservado Senna e do Piquet *playboy*. Ponderado, nem sério demais e nem irônico, está sempre acompanhado do irmão e da esposa. Aliás, casou-se cedo, aos 20 anos. O pedido foi feito por telefone e a cerimônia aconteceu entre uma temporada e outra. Também o início da carreira foi precoce: começou aos 6 anos, passando pelo kart e pelas fórmulas Fiat, 1600, 2000 e 3000. O passo seguinte, após vencer a Fórmula-3, foi embarcar para a Fórmula-1. Vendeu seu carro, sua moto e o Fórmula-Fiat. E pôde contar com o patrocínio da Perdigão, que o acompanhava desde a F-Fiat, e com o apoio moral e financeiro da família. Só não conseguiu um título na Fórmula-3000, mas acha que ela o preparou para a F-1:

– Foi a que me deu mais experiência. E eu acredito que é muito importante chegar à Fórmula-1 com experiência, com visão das coisas. Não adianta você ter acesso a uma equipe

pequena, sem ter de desembolsar nada, e também não contar com um bom carro...

8

Pausa para Recarregar as Baterias

O trabalho jornalístico é estressante. Um bom repórter está atento a tudo, o tempo todo, e consegue selecionar o que interessa aos leitores. É bom fisionomista, tem muitas fontes de informação e sempre se inteira das novidades em sua área.

Nas grandes empresas de comunicação, departamentos de pesquisa ou de apuração fornecem os dados necessários para a complementação de uma matéria, por telefone ou por telex, caso o repórter se encontre distante da redação. Mas, em meu caso, a revista não tinha sequer um telex em ordem para requerer minha credencial à FISA. A hipótese de retornar ao Brasil para um descanso entre um Grande Prêmio e outro, como os demais jornalistas, não existia. Na condição de *free-lancer* – que muitos confundiam com a marginalidade –, eu só conseguia alguma coisa com muito suor, não raro colocando meu orgulho pessoal em segundo plano. Somando a tudo isso as rasteiras que já levava de “colegas” e as cantadas grosseiras que volta e meia tinha de ignorar para poder continuar realizando meu trabalho, achei que era hora de sair do circo, de matar a saudade dos amigos e dos parentes.

Se um jornalista calejado e com salário fixo muitas vezes não agüenta um pique de seis meses longe de casa, num ritmo frenético, eu, mais que ele, devo parar, pensei. Seria bem mais produtivo aplicar minhas energias no Brasil, onde tenho pelo menos a infra-estrutura básica que casa e família sempre fornecem...

Já que a decisão de voltar para o Brasil estava tomada, dei-me ao luxo de tentar uma última loucura. Recordando-me de uma afirmação do empresário americano Donald Trump, segundo a qual o vencedor é aquele que tem coragem de pedir, mesmo quando a satisfação do desejo parece improvável, enviei um telex para a Linea C, em Gênova, requisitando uma passagem de cortesia num cruzeiro pelas ilhas gregas. Na pior das hipóteses, eu receberia um *não* como resposta, e não ficaria pior do que estava.

Um pouco de luz

Recebi meu cartão de embarque em Gênova.

Zarpamos em direção a Nápoles e depois à ilha de Capri, onde a diversão eram as cachoeiras de grutas profundas, o mergulho e a caça submarina em águas extremamente límpidas.

Próxima parada: Egito. Ancorado o navio em Alexandria, saímos para visitar uma fábrica de papiro, um museu com múmias de faraós e móveis de Júlio César e Alexandre, o Grande, além de muitas peças de ouro. Arrepiei-me ao olhar a Esfinge, com seu enigma de quase cinco mil anos. E, diante das pirâmides de Gizé e Sakkarah, senti que seus construtores haviam realmente sintetizado em pedra a totalidade das ciências e do conhecimento. Segundo Gianni, o astrólogo que eu conhecera no *Eugênio C* em 1987, as aquarianas intuem as leis cósmicas que lhes regem o destino, e eu de fato senti, naquele momento, que a história de minha vida estava se escrevendo – ou se reescrevendo.

Pouco tempo depois, visitávamos Ashdode, uma cidade citada na Bíblia, e a Terra Santa em Jerusalém. Alguns passageiros se deslocaram para a moderna Telavive, maior cidade israelense, e o Mar Morto. Eu optei pela cidade velha e, no Muro das Lamentações, pedi a Deus que iluminasse os caminhos que eu mal conseguia entrever.

Chipre fazia parte do roteiro. Achei estupendo o verde tropical de Limassol e os quilômetros e mais quilômetros de praias ensolaradas. Fomos também ao mosteiro gótico de São Nicolau, à cidade velha com seus castelos medievais e teatros romanos – conjunto de atrações

que faz a grandeza da pequena ilha.

Mas o ponto alto do cruzeiro foi, sem dúvida, a Grécia. Mulas nos transportaram até às ruínas do Templo de Apolo em Rodes. De lá, a vista do Mediterrâneo era hipnótica. O vento sudeste parecia energizar o ambiente e contar segredos de sua viagem desde a Ásia Menor e o mar Egeu. Segredos de viagem! Era essa, então, a mensagem que Apolo, deus da luz, das artes e do equilíbrio, me reservava: eu devia continuar comunicando o que minhas andanças me ensinavam.

Claro que não foi apenas por misticismo ou coisa semelhante que resolvi insistir. Esse aspecto apenas reforçou minha convicção de que é melhor o arrependimento pelo que se fez do que pelo que se deixou de fazer. Meu próximo destino seria a Hungria.

9

A Cortina (Não Tão) de Ferro

Na fronteira austro-húngara, policiais do país do bloco socialista entraram no trem para a checagem de documentos, bagagens e passageiros. Precisei pagar uma diferença pelo trecho da divisa até Budapeste, a capital. Uma jovem que fazia câmbio dentro do trem converteu 100 dólares meus em cerca de 5 mil florins. Um casal idoso, sentado perto de mim – ele, italiano; ela, húngara –, ajudou na transação. Comentei com eles o motivo da minha viagem e perguntei-lhes se sabiam de algum hotel barato. Ofereceram-me um quarto em sua casa por mil florins diários. Eu não tinha idéia dos preços normalmente cobrados em Budapeste, mas 20 dólares de diária não era muito. Aceitei de imediato, sobretudo porque não via a hora de tomar uma ducha e dormir numa cama, na posição horizontal. Além disso, não precisaria me preocupar com táxis, bagagem e registro em hotel. O casal tinha um carro à espera na estação e, em pouco tempo – depois de tomar um banho demorado e degustar um *goulash* –, eu dormia profundamente.

Não me lembro sequer de ter sonhado.

Nos dias seguintes, tive verdadeiras aulas de comunicação. Quando eu – falando português ou inglês misturado com palavras de outras línguas – e Maria, minha anfitriã de 60 anos – que se exprimia em húngaro – não conseguíamos nos entender, ela fazia mímica e corria de um lado para outro a fim de me mostrar os objetos que estava designando. De seu empenho tirei uma lição que não se ensina nas faculdades que diplomam comunicadores e comunicólogos.

Mercado e especulação

Na quinta-feira, fui tratar do credenciamento, que estava sendo feito no Hotel Intercontinental. De lá, saíam ônibus para o autódromo.

Já no paddock, encontrei Piquet e contei-lhe que viajara dois dias de trem para chegar ali.

– Quarenta horas, para ser bem exata. E quase me arrependo, quando penso que terei de fazer a mesma viagem de volta...

– Se eu for para Nice, posso lhe dar uma carona.

– Não me entenda mal, Nelson. Não contei toda essa história para pedir uma carona! Estava só desabafando...

– E eu também não estou oferecendo carona porque você contou o drama da viagem – riu ele. – Aliás, não estou nem prometendo nada. Só disse que, se eu não for ver meu barco na Itália, se resolver ir para Mônaco, te dou uma carona até Nice.

A Nice-repórter voltou a atacar:

– Aliás, você não está só construindo um barco... Há insistentes boatos de que você resolveu comprar a Brabham...

– Comprar a Brabham? Eu?! Que nada, só quero é fazer o meu carro andar. Não vá atrás

de mexericos de paddock...

Na verdade, havia especulações de todo tipo, o que é normal quando uma temporada já está mais ou menos definida e todos os olhos começam a se voltar para a próxima. O projetista Gérard Ducarouge talvez saísse da Lotus. A McLaren pretendia ter exclusividade do motor Honda em 1989. E seu projetista, Steve Nichols, vinha recebendo propostas milionárias da Lotus, da Mercedes (que almejava voltar às pistas em 1990), da Brabham e até da Minardi. Conversei com o top designer, cujos planos continuavam indefinidos, dependiam muito “do que Ron vai me propor”. A respeito de Senna, Nichols só tem elogios, sobretudo no que se refere ao retorno que o piloto dá a seu trabalho:

– Ele passa informações sobre o comportamento do carro de forma muito precisa. Já trabalhei diretamente com Prost e com Lauda, mas considero Senna um piloto ainda mais dedicado. Um piloto completo.

Nesse momento, o assunto da conversa veio cumprimentar o criador de seu carro. Conversaram um pouco e depois Senna disse que ia ao hotel preparar-se para o coquetel oferecido pela Marlboro.

- Você vai para Budapeste? – animei-me. – Pode me dar uma carona?
- Posso – respondeu o piloto sem sorrir.

As fronteiras do pôster

Senna saiu dirigindo em alta velocidade, embora com o cuidado de sempre. Respirava fundo, como se tentasse controlar a tensão, a angústia. Antes de pegar a estrada, deu duas voltas na pista. As curvas fechadas refletiam-se no esforço que eu precisava fazer para não ir contra ele ou contra a porta do carro. Compenetrado no estudo do circuito, Senna continuava em silêncio, distante, preocupado.

Quis lhe perguntar o que estava acontecendo, mas sabia que ele não se abriria comigo: eu não fazia parte de seu círculo de amizades íntimas e, ainda por cima, era jornalista. E mesmo entrevistá-lo vinha sendo quase impossível, para mim, nos últimos Grandes Prêmios. Eu pensara que ficar sozinha com ele, no automóvel, desse algum resultado, mas não havia adiantado nada. Só eu falava, contando a viagem de trem...

Já nos aproximávamos do Hotel Intercontinental, onde ele se hospedava, quando resolvi esclarecer tudo de uma vez. Se eu o constrangia, se alguma coisa em mim o desagradava, o problema era mais dele que meu, mas eu poderia passar a lhe impor menos minha presença, restringindo nossos contatos ao nível mais estritamente profissional possível. Só que, antes, ele precisava saber o que ele havia significado – e ainda significava – para mim:

– Sinto saudades do Ayrton com quem conversei em 86 na Áustria. Do “super-herói” que disse admirar meu esforço. Porque meu esforço sempre se espelhou, em grande parte, na *sua* força de vontade, na *sua* determinação, Ayrton. Ainda no Brasil, eu coloquei um pôster seu em frente de minha cama. E todos os dias, ao acordar, olhava para o quadro e lembrava de meu objetivo: cobrir Fórmula-1 no exterior. Você continua sendo meu ídolo, mas hoje sinto que é muito difícil uma aproximação, que você não me quer como amiga...

– Não tenho nada contra você, Nice, e realmente admiro sua garra – respondeu ele, com um suspiro. – Mas também não existe afinidade alguma entre nós... Não é nada pessoal, trata-se apenas de... falta de afinidade – repetiu ele, aparentemente também aliviado por estar tudo em pratos limpos entre nós.

Já entrávamos no saguão do hotel, e um enxame de jornalistas e fãs interrompeu nossa conversa. Acrescentei, rapidamente:

– Não importa. Continuo te estimando muito. E desejando que você seja o campeão, pois merece...

Senna pegou a chave do quarto e subiu sem falar com mais ninguém.

Carona com o “professor”

No sábado, foi Prost quem me deu uma carona do autódromo até o hotel. No *lobby*, fãs insistiam em apertar sua mão, jornalistas o metralhavam com perguntas. Apressando-se em pegar a chave, ele desabafou:

– É duro agüentar isso depois de um dia cansativo, de enfrentar o trânsito para chegar aqui... No circuito, me incomodam o tempo todo, e eu faço o que posso para atender todo mundo. Mas agora, na hora do descanso... eu queria me sentar e tomar um café tranqüilamente!

– Eu ia te pedir uma entrevista – comentei. – Mas, diante do que você está dizendo...

– Tudo bem, mas só tenho dez minutos.

Existia uma sala no fundo do corredor, esquecida pela população do hotel. Lá tive oportunidade de descobrir um Prost simples, aberto e disposto a falar.

– O que você acha de ser chamado de “professor” pela imprensa? – perguntei logo que sentamos.

– Gosto, mas isso incomoda muita gente, já que no nosso ambiente existe muita inveja.

Comentei que seu tipo de vida, embora provocasse o assédio de incontáveis conhecidos, implicava muita solidão, muitas horas em quartos trancados para desfrutar alguma tranqüilidade.

– Hoje mesmo, se eu pudesse, preferiria sair e gozar a noite a meu modo – disse ele. – Mas sou obrigado a ir a um jantar de patrocinadores. E de fato me sinto solitário quando preciso “me esconder” em meu quarto. Mas em geral estou tão cansado que pego logo no sono e não tenho muito tempo para pensar nisso...

– Sua esposa nunca vem às corridas?

– Ela não gosta desse ambiente. E eu não a censuro por isso! Anne-Marie é muito nervosa, fica tensa e com dor de cabeça se me vê correndo. Mas, às vezes, assiste às corridas pela televisão, com nosso filho Nicolas.

Enquanto conversávamos, Prost trocou de camiseta e, em menos de quinze minutos, nosso *tête-à-tête* estava encerrado.

– Se não fosse pelos fotógrafos, eu te convidaria para o tal jantar – disse ele, ao nos despedirmos. – *Au revoir!*

A “Fórmula-McLaren”

Diante de 120 mil espectadores, sob o sol cáldo do único país do leste europeu a ter um Grande Prêmio de F-1, a McLaren bateu um recorde do Campeonato Mundial de Construtores: totalizou 132 pontos contra 118 de todas as outras equipes juntas. As cores vermelha e branca venciam toda a aquarela automobilística, com dez vitórias em dez corridas. Senna, que liderou as 76 voltas, foi seguido por Prost. Thierry Boutsen, embora brilhante, chegou em terceiro.

Esse era o resultado do esforço de uma equipe que tinha tudo de primeira: pilotos, motor, pneus, chassi, finanças e técnica. E a regência de Ron Dennis. N. Kawamoto, o chefe da Honda, considerou a qualidade dos pilotos, a técnica japonesa e a organização os fatores responsáveis pelo êxito da McLaren. Já Osamu Goto, técnico responsável pelos motores, dividiu 90 por cento dos méritos entre pilotos, motor e chassi, e atribuiu os 10 por cento restantes às circunstâncias – à sorte ou ao azar.

– Discordo. Motor, piloto, chassi e organização formam um conjunto dissociável no caso da F-1 – teoriza Gordon Murray, diretor técnico da equipe. – Motor e chassi estão nas mãos de quem mais entende hoje: o pessoal da Honda e homens como Nichols e Oatley. Quanto aos pilotos, não é todo mundo que pode ter sob o mesmo telhado um Prost e um Senna. E, no que tange à organização, Ron Dennis é imbatível.

Naquela temporada, Ron Dennis já era uma espécie de mito. Começara como mecânico

na Brabham. Com Neil Trundel, criara a Rondel; depois, com a Project Four, começara a estruturar uma equipe de F-1. O passo decisivo em sua progressão meteórica aconteceu em 1980, quando assumiu a liderança da colossal empresa fundada, em 1963, por Bruce McLaren.

– Conservei o nome McLaren porque não quero ter meu nome em companhias. Não gosto da idéia de vendê-lo a patrocinadores.

Isso me disse o próprio Dennis quando consegui uma entrevista com ele. Hesitei muito antes de nossa conversa. Aos 41 anos, aquele figurão se mostrava frio e sério, ostentando superioridade por meio de um sorriso glacial de ironia ou deboche. Depois, falando com ele, descobri um homem franco, sem nenhuma afetação, e que ria torto devido a um acidente de carro sofrido quase vinte anos antes... Mais uma lição de jornalismo que as pistas me ensinavam: “Não se intimide com os entrevistados antes de entrevistá-los”.

– A Marlboro, a Honda e Prost têm mesmo, como se comenta, um percentual de propriedade da McLaren?

– Meu único sócio é Mansour Ojjeh.

– É qual é o segredo de tantas vitórias consecutivas?

– Trabalho. Não existe mistério ou fórmulas mágicas e revolucionárias. Estamos apenas colhendo o fruto de uma evolução lenta e constante. A Fórmula-1 é cem por cento trabalho em equipe. Por isso, procuro reunir os profissionais mais afiados em suas respectivas áreas e coordenar o trabalho conjunto deles. Nossa estrutura, nosso planejamento, nossa disciplina e nossa estratégia se resumem em somar esforços para atingir determinado alvo dentro de um prazo determinado.

E o objetivo, naturalmente, é ganhar.

A festa dos dólares

Budapeste, capital e centro econômico-cultural da Hungria, é cortada por 28 quilômetros do rio Danúbio, que a divide em Buda e Peste. Na margem direita, Buda reporta, com museus e mansões barrocas, um passado rico e brilhante; em contrapartida, Peste, com suas indústrias e suas ruas comerciais, movimenta a economia do país, o único do bloco socialista a servir de sede a um GP de F-1.

Os dirigentes comunistas não se mostram preocupados com o clima capitalista que, uma vez por ano, o evento traz. Afinal, o circo transporta consigo muita alegria e muito luxo, festas de patrocinadores, inflação de moedas estrangeiras e gordas gorjetas.

O Grande Prêmio ocorre em pleno verão húngaro, e os bares ao longo do azul Danúbio ficam lotados. Pilotos, mecânicos, engenheiros, patrocinadores, jornalistas, fãs anônimos e conhecidas figuras do *jet set* podem, ali, degustar o caviar mais barato de suas vidas. Uma entrada de caviar custava, em 1988, cerca de 100 florins (2 dólares); e o prato principal – geralmente, *goulash* –, 500 florins. Em qualquer outro país da Europa, esses números seriam pelo menos o triplo.

Barrada na fronteira

O ingresso nos países cercados pela chamada “cortina de ferro” nem sempre é fácil. A concessão de um visto de entrada exige várias formalidades burocráticas. E, às vezes, a saída também pode se complicar. Foi o que aconteceu com Nelson Piquet, que teve seu voo retardado em quase uma hora. Não era à toa! Ele estava levando, na carteira, milhares de florins (que trocou depois de enfrentar uma fila) e, no avião, uma jornalista que estivera clandestinamente no país.

A jornalista era eu.

Meu passaporte estava sem carimbo porque eu entrara na Hungria de trem, sem

apresentá-lo a qualquer autoridade. Não me perguntem como eu tinha feito isso, pois não houve nenhuma intenção de minha parte. Simplesmente o controle de entradas em vias férreas é diferente do dos aeroportos.

Perdi quase meia hora explicando o ocorrido aos policiais do aeroporto, mas afinal me liberaram. Fiquei livre de quarenta horas de trem, economizei 100 dólares e tudo aquilo ainda me renderia um artigo. Piquet ficou irritado, pois detesta perder tempo por causa de caronas, mas esqueceu o incidente pouco depois.

Também apagou da memória (como costuma fazer) que chegara em oitavo, ao passo que o bem menos experiente Gugelmin conquistara um merecido quinto lugar. Seu comandante decolou e logo víamos a Cote d'Azur lá do alto. Tudo parecia maravilhoso até que aterrissamos... e o oficial da polícia de imigração disse que eu não poderia entrar na França!

– Mas eu tenho visto de entrada válido por seis meses! – gritei, apavorada.

Ele continuou fazendo que não, e Piquet interveio:

– Qual é o problema, *monsieur*?

O policial apontou para a página do passaporte onde fica a foto.

– Não tem o número do telefone dela aqui – disse, então, rindo. Piquet riu também e relaxou os músculos.

– Você está fazendo sucesso, hein?

Sexo, suspense, terror

Como teria três semanas pela frente antes do Grande Prêmio da Bélgica, resolvi me conceder um dia de folga e assim fui relaxar ao sol da praia de Cannes.

Lá conheci um homem de seus 50 anos, simpático apesar do ar meio sofrido. Que se devia, segundo ele, a sua esposa estar numa cadeira de rodas, muito doente.

– ...e você não imagina como é difícil contratar uma enfermeira ou uma dama de companhia...

– Se eu tivesse alguma noção de enfermagem, poderia ajudá-los até vocês encontrarem alguém mais qualificado – disse eu, querendo ser simpática com aquele senhor em dificuldades.

– Mas não é preciso ser enfermeira – contrapôs ele. – Basta lhe dar os remédios nas horas indicadas pelo médico. E, em pouco tempo, eu consigo alguém, já que você tem compromissos assumidos...

Eu lhe havia falado, antes, de meu trabalho como jornalista. Achei que ali estava uma chance de ganhar algum dinheiro enquanto esperava a próxima prova e, ao mesmo tempo, prestar um serviço humanitário a pessoas carentes de atenção. Entrei em seu carro para irmos juntos conhecer sua mulher e sua casa, onde logo começaria a trabalhar.

Só fui desconfiar que caíra numa armadilha quando ele pegou a auto-estrada, para depois sair e subir uma colina deserta e, sobretudo, porque já começava a escurecer. Assim que ele pegou um atalho, afastando-se cada vez mais da pista por onde outros carros passavam, gritei:

– Pode parar. Vou descer aqui mesmo!

– Não tenha medo – retrucou ele, agarrando com força minha coxa esquerda. – Você vai gostar...

Mesmo com o carro em movimento, abri a porta e corri ladeira abaixo. Continuei em disparada até sentir a garganta seca. Só parei quando a dor da câibra foi mais forte que o medo. Vi dois faróis no escuro da mata e me escondi, com receio de que fosse ele. Um riso nervoso sacudiu todo o meu corpo. Depois, conscientizando-me de que o “senhor simpático” poderia até ter me matado, vi que não havia graça nenhuma e parei de rir tão subitamente quanto começara.

Só meia hora depois consegui uma carona. E, por incrível que pareça, o motorista tinha o rosto todo deformado, marcado por cicatrizes impressionantes. Comecei a achar que estava vivendo uma seqüência de filme de terror.

Ao chegar em casa, contei a Madame Sánchez tudo o que acontecera, e ela me repreendeu por ter entrado no carro de um desconhecido.

– Você é louca, Nice! No Le Moulin, sempre são encontrados corpos de mocinhas. Há um tarado à solta em Cannes!

– Um só, não: vários. E não é só em Cannes...

Azar, um grande rival

Uma semana antes do GP da Bélgica, fui para Monza, onde se realizariam os testes de pneus. Um dos ausentes era Nigel Mansell, que já firmara contrato para a temporada de 1989 com a Ferrari – e as equipes não gostam que pilotos em processo de mudança saibam, em testes privados, de segredos ou informações técnicas utilizáveis em outras escuderias.

Eu desejava que Mansell tivesse mais sorte na Ferrari. Pelos esforços que ele fizera para correr, a F-1 não lhe dera o devido retorno. Quando soube que era preciso muito dinheiro para fazer parte do circo, ele vendeu sua bela casa e investiu tudo na F-1. Em 1986, depois de uma luta árdua com seu companheiro de equipe, Nelson Piquet, viu Prost abocanhar o título que parecia destinado à Williams. No ano seguinte, perdeu o título para o archi-rival Piquet, que se sagrou tricampeão. E agora, em 1988, adoecia! Tivera de abandonar a corrida anterior pela metade, com fortes dores no corpo. Não estava testando e talvez nem participasse da próxima prova. Era muito azar...

Em 1987, a disputa com Piquet extrapolara as pistas. Já em 88, o brasileiro, alegando não terem nada em comum, dissera que gostava de mulher bonita e que Mansell era casado com uma feia. Em contrapartida, quando Piquet venceu o campeonato, Mansell afirmou textualmente que a Honda protegera seu rival:

– Na próxima temporada, a Honda vai fornecer motor à Lotus. Por isso, precisa de um campeão que lhe dê o retorno esperado. E escolheu o brasileiro para esse papel.

Depois do fabuloso segundo lugar que conseguiu no GP da Inglaterra, em 10 de julho de 1988, Mansell sentiu que ainda fazia parte da “gangue dos quatro top drivers”: Piquet, Prost, Senna e ele. Porém, uma virose vinha atrapalhar seus planos, causando preocupação na Ferrari. Os dirigentes da escuderia haviam declarado aos jornais que colocariam uma cláusula no contrato de Mansell prevendo seu cancelamento caso o estado de saúde interferisse no rendimento do piloto.

Precisava, portanto, de cuidados intensivos e de muito descanso. Por isso, isolou-se em sua casa, na Isle of Man, na Inglaterra. Ali, sua esposa Rosanne e seus filhos, Cloe e Leo, estavam num paraíso superprotegido.

– Lá a criminalidade é zero. E nem problemas de trânsito enfrentamos – declarou, explicando que construíra um heliporto na colina de sua casa. – Posso me locomover com facilidade até o aeroporto onde deixo meu Lear Jet 35.

Quando não prefere ficar com os filhos na pitoresca vila montês, protegida por portões eletrônicos, Rosanne acompanha o marido às corridas. Fica nos boxes, lendo, incentivando o marido com muitos carinhos, negando entrevistas aos repórteres. Antes da partida, deseja boa sorte a Mansell com um doce beijo.

– Ao terminar a temporada, ficamos contentes por estarmos todos juntos de novo. No ano seguinte, quando tudo recomeça, é como a volta às aulas. E nos alegramos com isso também. Temos colegas de trabalho, naturalmente, mas não amigos desse meio. Fórmula-1 é mais *negócio* que esporte, e as amizades não resistiriam à competição, à disputa das pequenas fortunas envolvidas...

Talvez por isso, por não deixar que amizades íntimas se desenvolvam no ambiente do circo, a pequena inglesa não tenha se ofendido – conforme diz – com o comentário de mau gosto de Piquet, quando disse que Mansell tinha mulher feia.

A difícil volta ao lar

No box da Lotus, Piquet recebia telegramas de felicitações por seu trigésimo sexto aniversário. Demonstrava alegria, mas na verdade estava tenso – recebera, por telefone, a notícia de que Katherine tinha sido internada para o parto.

– Sangue bom tem de se espalhar pelo mundo – disse ele, rindo apesar das rugas de ansiedade em volta dos olhos.

– Ei, Nice – gritou Riccardo Patrese, extrovertido como sempre, ao me ver saindo do boxe da Lotus. – Já estou ficando *geloso*, hein!

– Não precisa se enciumar, não – respondi, rindo também. – Hoje é aniversário do Nelson e estou preparando uma surpresa para ele.

Conversei um pouco com o italiano de Pádua. Aos 37 anos, ele era o decano da Fórmula-1, e só obtivera duas vitórias até então.

– Muitos não tiveram nenhuma – argumenta ele. – E não gosto mesmo de me arriscar demais. Já me programei para viver muito e sempre gozando intensamente a vida. Para mim, o mais importante é a família. E, depois, correr numa boa equipe.

Eu sabia que ele de fato prezava muito Suzi e as três filhas do casal, mas não perdi a chance de provocá-lo:

– *Família*, não é, seu cara-de-pau? Mas desvia os olhos sempre que um par de pernas bonitas passa por perto. E, da primeira vez que te entrevistei, respondeu a uma pergunta e disse que poderíamos continuar em seu hotel...

– Era só brincadeira – defendeu-se ele. Mas acrescentou, rindo: – Se você quiser, posso renovar o convite. A sério, desta vez...

Afastei-me com um sorriso do simpático paquerador, feliz apesar de não ter jatos, helicópteros nem iates, bem menos tenso que pilotos que possuem tudo isso e não conseguem relaxar. No restaurante do paddock, encomendei dois bolos de aniversário.

A tarde, quando fui buscá-los, ouvi meu nome ser chamado pelos alto-falantes. Fui correndo até a secretaria – nessas horas, só consigo pensar em desgraças! Um brasileiro (a quem chamarei de “José”) esperava por mim, com a esposa (“Dolores”) ao lado.

– Boa tarde, dona Nice. Meu nome é José – apresentou-se ele, já num tom lastimoso. – Eu e a Dolores, minha mulher, fomos roubados num trem há quase um ano e estamos em situação difícil, dormindo até em estações de trem. Para comer, precisamos vender estes cortadores de unha – finalizou ele, mostrando um dos aparelhinhos.

– E como me descobriram aqui? Eu nunca vi vocês antes...

– Tomamos a liberdade de olhar a lista de credenciamentos, e vimos seu nome com a indicação de que a senhora é uma jornalista brasileira...

– Ah, sei. Tudo bem, eu posso comprar um cortador...

– Não, não! – interrompeu José. – Não quero vender nada para a senhora, não.

– Então, o que posso fazer por vocês?

– A senhora poderia, por favor, entregar estas duas cartas? Uma para o Senna e outra para o Piquet... Nelas, eu explico a situação e peço-lhes que me ajudem, que me dêem as passagens de avião. Eu e a Dolores precisamos desesperadamente voltar para o Brasil! E não temos dinheiro nem para retirar as malas que deixamos na estação ferroviária.

– O senhor me deixa numa situação muito delicada – expliquei. – Meu relacionamento com esses pilotos é profissional e, se começo a lhes pedir favores, isso pode prejudicar meu trabalho...

– A senhora não precisa pedir nada para eles, não... Só entregue as cartas. Estamos desesperados... Minha mulher tentou o suicídio na semana passada, e eu já não sei o que fazer!

Dolores começou a chorar.

Examinei os dois discretamente. Estavam até bem vestidos. Não tinham a aparência de desabrigados.

– Vocês procuraram o consulado brasileiro?

– Procuramos. Mas Dolores é chilena, e não posso embarcar sem ela. Nós realmente já tentamos de tudo, dona Nice. A gente não viria aqui, se humilhar com desconhecidos, se houvesse qualquer outra opção. E essas duas passagens não vão pesar muito para pilotos tão ricos...

É verdade, pensei. Mas se eles fossem ajudar todas as pessoas que vêm pedir alguma coisa... Em todo caso, como Piquet, por exemplo, mantém um orfanato em Brasília, quase anonimamente, a caridade não seria uma coisa estranha naquele meio...

– Tudo bem, vou entregar as cartas – prometi, pegando os envelopes. – Onde encontro vocês depois?

– Vamos ficar por aqui mesmo.

A imagem daquelas duas pessoas segurando nas telas do portão que as deixava para fora me comoveu. Resolvi fazer um pouco mais por elas. Pedi a um segurança que deixasse o casal entrar (prometendo, em troca, fotos autografadas de pilotos famosos – como dissera meu conhecido fotorrepórter, no circo da Fórmula-1 ninguém faz nada de graça). Os dois me acompanharam até a entrada do box de Piquet, onde ficaram fazendo guarda.

Entreguei a carta endereçada ao tricampeão, sem dizer que eu pusera os remetentes dentro do circo, por baixo da lona. Depois de lê-la, Piquet olhou para seu conterrâneo que aguardava, humildemente, a distância.

– Será que não é golpe? Esse mundo está cheio de espertinhos...

– É difícil saber, Nelson. Ele disse que o consulado não pode ajudar porque a mulher é chilena. E contou mais um monte de tragédias.

– O que o outro, o Ayrton, disse?

– Ainda não entreguei a carta dele.

– Então vamos esperar para ver o que ele diz. Se ele der uma passagem, eu dou a outra. Enquanto isso, ligo para o cônsul em Milão, meu amigo, e vejo se esse cara não está envolvido em algum problema legal.

O casal continuou esperando.

Às 17 horas, mecânicos, engenheiros e jornalistas reuniram-se para o *Parabéns pra você*. Piquet tomou uma taça de champanhe, brincou, riu e fez os amigos rirem. Depois, quando se dirigia para seu helicóptero, ouviu o brasileiro – que já aguardava havia quase três horas. José contou a dramática história, pontilhada por lágrimas de Dolores e por assentimentos guturais do piloto. Mais de uma vez, me pareceu que os três representavam uma tragicomédia.

No dia seguinte, entreguei a carta endereçada a Senna e resumi-lhe os fatos.

– O Piquet disse que, se você der uma passagem, ele dá a outra.

– Ele precisa de mim para tomar decisões? De qualquer maneira, o cara já me pegou quando eu cheguei. Isso está me cheirando a golpe. No começo do ano, esse tal José já esteve aqui e o Galvão, o Reginaldo e o Armando lhe deram dinheiro... Será que ele não conseguiu juntar para comprar as passagens? Em todo caso, eu vou pensar...

No último dia dos treinos, reencontrei o casal. O brasileiro e a chilena me abraçaram ao mesmo tempo, eufóricos.

– Consegui, Nice, consegui! O Senna me mandou passar na Varig para apanhar os bilhetes que ele e o Piquet compraram!

10

Pausa para a Refeição

Fui para Milão com o piloto argentino Oscar Larrauri, que corria para a Eurobrun mas

que só conseguira se qualificar para três GPs.

– Nosso carro está muito ruim – explicou ele. – Às vezes, passo quase o dia inteiro nos boxes, tentando acertá-lo, pois um centésimo de diferença pode me desqualificar. É triste arcar com despesas de locomoção, de transporte, do próprio carro e depois ficar fora, assistir aos treinos oficiais pela televisão... Fico vendo os outros fazerem o que não posso por falta de carro!

– E vale a pena? Não seria melhor competir em outra modalidade com um carro mais competitivo?

– Sem dúvida, é bom ter carro para vencer, é excelente a sensação da vitória que experimentei várias vezes antes de vir para a Fórmula-1. Mas estar nessa modalidade já equivale, em si, a um prêmio. Todos sonham com isso. Eu poderia ter me recusado e esperado que me oferecessem um carro melhor, mas certas chances só batem uma vez à porta. E, se eu não aceitasse, centenas de outros aceitariam...

Divorciado, Oscar mora sozinho em Milão. Ele me levou até ao centro da cidade e, ao nos despedirmos, convidou-me para um jantar que seria oferecido por um de seus patrocinadores.

– Se você não tiver nenhum compromisso para hoje à noite... A boate é a Cassino, uma das melhores de Milão. E você vai gostar do dono, meu amigo Danilo. Ele é um gordinho muito simpático.

Aceitei e fiquei conhecendo Danilo, que realmente era simpático. E esperto. De apaixonado pela Fórmula-1, passou a membro do circo. Prestava serviços para a Eurobrun.

Normalmente, as pequenas escuderias não têm infra-estrutura alguma, e um dos maiores problemas que enfrentam, por isso, é o da alimentação da equipe. Os mecânicos não podem simplesmente parar na hora do almoço para procurar um bar ou restaurante. Algumas escuderias médias, como a Minardi ou a Coloni, contam com cozinheiros que preparam espaguete e outras massas tão gostosas que deixam os técnicos das grandes com inveja. Mas não era o caso da Eurobrun, por exemplo.

Foi esse espaço que Danilo ocupou. Um de seus fornecedores patrocinou o empreendimento. Então, ele montou uma equipe com o cozinheiro da boate e com algumas garçonetes bonitas para servir, no motor-home da Eurobrun, a equipe e os jornalistas que pudessem divulgá-la. O que sobrasse do patrocínio, naturalmente, ia para sua conta bancária. Orgulhoso do lucrativo esquema, Danilo ia me contando suas peripécias enquanto dançávamos. Como ele conhecia muita gente de dentro e de fora do ambiente da Fórmula-1, perguntei-lhe se não sabia de algum emprego temporário para mim.

– Claro que sei, *cara*! Eu mesmo estou precisando de alguém para trabalhar nos GPs a que eu, eventualmente, não possa ir. Preciso que você convide seus colegas jornalistas para almoçar no motor-home da Eurobrun. Não gosto da idéia de não estar presente e aquilo lá ficar vazio...

– Mas é só isso que devo fazer? Convidar jornalistas para almoçar?

– Divulgar informações sobre a equipe e servir também, se houver muitos convidados.

– Os jornalistas são meio preconceituosos. Não me respeitariam como relações-públicas ou assessora de imprensa se eu fosse também garçonzete.

– Tem razão. Mas eu tenho garotas suficientes para servir. Mais importante que isso é a distribuição de convites para a festa que daremos por ocasião do GP de Monza. A noitada será patrocinada pela Camel, pela *Autosprint* e por nós.

– Distribuir convites não constitui uma tarefa propriamente difícil...

– Mas você precisará de muita diplomacia na hora de convidar os pilotos Marlboro. Eles na certa não vão querer dar o ar da graça numa festa patrocinada pela empresa adversária. Por isso, já preparei uns convites sem o timbre da Camel...

Mesmo notando que os modos de Danilo não eram exatamente convencionais, reconheci que a astúcia se justificava, naquele ambiente de competição e melindres. Empolguei-me com o trabalho e perguntei quando poderia começar.

– *Adesso*, na Bélgica. Você parte daqui na quarta-feira com os outros.

– Tudo bem... hoje é sexta, fico com tempo livre para visitar minha amiga Carmela em Firenze [Florença]. Talvez ela possa até me hospedar por alguns dias.

– Nada disso! Aqui em casa tem lugar de sobra. Você fica com a gente. – E, voltando-se para a namorada, que morava com ele, acrescentou uma espécie de pedido de consentimento: – Ela fica com a gente, não é, Daniela?

Daniela nem respondeu e, nos dias que se seguiram, sofri as pequenas hostilidades previstas de uma garota enciumada. Mas aquela atitude nem chegou a me incomodar de fato. Pior era o cachorro que fazia as refeições conosco – alguém deveria ensiná-lo a comer com a boca fechada! Na verdade, eu estava muito contente com o que acontecera. Pela primeira vez, sentiria o gosto de ir a um Grande Prêmio com hotel reservado e pago, transporte organizado e ganhando 400 mil libras (pouco menos de 400 dólares) por três dias de trabalho, além do que conseguiria com as matérias que vendesse.

Papinha na boca

Na quarta-feira, deixamos Milão às 11 horas da manhã num Mercedes. Estávamos em quatro: Roberto, o cozinheiro; Cláudio, um amigo de Danilo; Bárbara, a garçonete; e eu. A viagem de carro de Milão, na Itália, a Liège, na Bélgica (nas proximidades de Spa-Francorchamps), leva cerca de onze horas. Montanhas, lagos e muito verde caracterizam a maior parte do percurso. Do alto de uma colina, ainda na Itália, vê-se o lago de Como. Poucos minutos depois, já se está na Suíça, desfrutando a visão do belíssimo lago de Lugano. Para mim, aquilo tudo era maravilhoso. Mas Roberto, mesmo com seus bem vividos 40 anos, não entendia meu entusiasmo:

– Como você pode deixar um país como o Brasil para trabalhar aqui?

Seria complicado traçar um quadro de todo o mercado profissional brasileiro, na área do jornalismo, e dos objetivos que eu perseguia. Preferi sintetizar:

– Meu serviço exige isso. E gosto muito de viajar e de fazer reportagens sobre automobilismo.

– Se fosse comigo... Não haveria trabalho que me obrigasse a sair do Brasil. Desde menino, sonho em morar lá!

– Você já esteve lá?

– Não. Mas, no dia em que for, compro só a passagem de ida. Quero morrer no Brasil.

– Eu também – comentei.

Era meia-noite quando nos registramos no hotel. Só havia um quarto reservado. Bárbara e eu ficamos nele; Roberto e Cláudio foram dormir no motor-home, já estacionado no paddock.

Na manhã de quinta, Roberto deixou 1 milhão de libras no mercado. Trouxe frutas, enlatados, queijos, refrigerantes, carnes e massas para alimentar quinze mecânicos, dois pilotos, o chefe de equipe, os diretores técnico e esportivo, nós quatro, e todos os convidados – jornalistas, fotógrafos, patrocinadores –, que equivaleriam a outra equipe, e das grandes. Mas o investimento em geral tinha bom retorno publicitário e econômico. Tratando bem o cliente que pagava para que a festa continuasse, Danilo o mantinha e ainda atraía novos patrocinadores. E, de cada dez jornalistas que participavam da boca-livre, que recebiam papinha na boca, um pelo menos escrevia algumas linhas a respeito da Eurobrun para seu jornal, o que sempre é importante para uma equipe pequena.

Entre os convidados, havia uma mulher bonita, de uns 30 anos. Ela me perguntou sobre o Rio de Janeiro, conversou um pouco e depois me ofereceu sua casa, onde eu poderia ficar sempre que estivesse na Europa. Lesbianismo? Era só o que me faltava!

“Congratulations, Champion!”

Domingo, 28 de agosto de 1988, Grande Prêmio da Bélgica. Ayrton Senna sai (pela nona vez na temporada) na pole-position, obtém sua sétima vitória e começa a se definir como o número um das pistas.

– *Congratulations, champion* – cumprimentou Alain Prost, o segundo colocado.

Na verdade, não havia outra maneira de reconhecer o brilhantismo com que Senna se portara durante toda a corrida – considerada a melhor de sua carreira até então. Agora, ele precisava apenas ganhar outra e se classificar em quarto lugar numa das demais provas para realizar seu sonho.

Tudo era festa e comemoração; Senna recebeu incontáveis parabéns.

– Você já se considera campeão? – perguntei, ao notar um brilho inusual em seus olhos.

– Isso, só quando estiver com o título no bolso – sorriu ele. – Os resultados indicam que o campeonato deve ser meu, mas ainda faltam cinco corridas e tudo pode acontecer...

Prost, por sua vez, driblara os jornalistas, cansado de repetir que Senna estava mais veloz; que ele, Prost, dificilmente teria chances naquele campeonato; que seu parceiro merecia vencer, pois era um dos melhores... Por isso, praticamente se escondera dentro do motor-home, de onde telefonou para sua mulher. Encontrei-o quando desligava e aproveitei a oportunidade:

– Ainda faltam cinco corridas, Alain. No entanto, há pouco, você declarou que Senna já é o campeão. Não acha cedo para desistir?

– Não estou desistindo! Estou apenas sendo realista. O *carro* dele é mais rápido que o meu desde o GP do México. Por mais que eu faça, chego sempre em segundo...

Repórteres franceses, italianos e belgas também haviam descoberto Prost e, nesse momento, invadiram minha entrevista. E um deles fez a pergunta que eu formulara mentalmente mas não me atrevera a exteriorizar:

– Você acha que a Honda e a McLaren estão favorecendo o brasileiro?

– Não posso acusar ninguém – respondeu o bicampeão. – Mas há algo de muito errado com meu carro. Pergunto aos engenheiros e aos técnicos do que se trata, e ninguém sabe responder...

O circo dos machos

A entrevista continuou, com perguntas explícitas e respostas que acusavam veladamente, ou nem isso, apenas insinuavam um possível complô. Eu já quase não conseguia ouvir. Com frequência, no corpo-a-corpo dos repórteres em torno dos astros, eu era posta para fora da roda, encoberta por homens grandalhões, evidentemente mais interessados em seu trabalho que em gentilezas e cavalheirismos.

O automobilismo, em si, é um esporte masculino. Até hoje, apenas uma mulher competiu na Fórmula-1. Aliás, os dicionários nem registram o feminino de “piloto”. Mesmo em outras funções, de cozinheira a relações-públicas, são poucas as mulheres que trabalham no circo. A McLaren – a maior das equipes – tem, como funcionários fixos, cerca de quarenta homens – e não mais que três mulheres. Repórteres, também, conheci apenas duas.

Mais de um jornalista comentou comigo (ou perto de mim, para que eu ouvisse) que, por ser mulher, eu tinha mais facilidade que eles em conseguir entrevistas, pois podia seduzir o entrevistado. Isso soa verdadeiro, mas a vantagem inexistente, num ambiente tão cheio de tensões, no qual a corte e a conquista não estão em primeiro e nem em segundo plano. O que prevalece, no caso, é a *desvantagem* de ser mulher num ambiente machista.

A impressão de não ser levada muito a sério me perseguiu durante um bom tempo. Tive medo de falar com pessoas como Ron Dennis, John Barnard, Peter Warr e alguns grandes

pilotos, achando que nenhuma pergunta seria boa o bastante para dar continuidade à entrevista, já que eu não pretendia questioná-los sobre aspectos técnicos. Tencionava enfocar, em minhas reportagens, os bastidores da Fórmula-1 e o lado humano dos pilotos. Para isso estava preparada; se a timidez não me travasse, saberia levá-los a falar sobre o que faziam fora dos cockpits, como viam seus colegas, se acreditavam em astrologia, qual era a situação conjugal deles, como se relacionavam com Deus e outros temas semelhantes.

Depois de ter descoberto e perdido Prost no motor-home em questão de minutos, resolvi que seria mais ousada e corajosa, nas coletivas. E, naquele Grande Prêmio mesmo, durante a entrevista dada pelos três primeiros colocados, respirei fundo e soltei minha pergunta:

– Senna, este circuito é muito veloz e exige muito dos pilotos. Mesmo assim, você gosta de correr aqui. Por quê?

– Porque é seguro. Você tem razão ao dizer que é muito veloz, mas, ainda assim, o perigo não é maior que o dos outros circuitos, em minha opinião.

Para dizer a verdade, nem prestei atenção em toda a resposta dele. Eu havia vencido mais uma limitação, quebrando o tabu e fazendo uma pergunta durante uma coletiva, no meio dos cobrões do automobilismo e dos que se consideravam os cobrões do jornalismo esportivo. A questão que levantei pode ter parecido secundária para muitos deles, mas, para mim, representava a abertura de um caminho no qual logo estaria correndo. Não pude deixar de me parabenizar.

A discutível força da solidão

Peguei carona com Marco, um fotógrafo italiano. Chegamos a Bolonha na manhã de segunda e fui conhecer a redação da *Autosprint*, a revista automobilística mais vendida na Europa. Depois almoçamos e, junto com a sobremesa, recebi uma confusa oferta:

– Há muito que reparo em você, Nice – disse Marco, fitando-me intensamente com seus olhos claros (verde-azulados, azul-esverdeados). – Sei de suas dificuldades, sozinha na Europa... E gostaria de lhe propor algo...

Parei de comer, na expectativa do que se seguiria.

– Eu gosto muito de você, e sei que você é livre – continuou ele. – Eu também não tenho nenhum compromisso e... Bem, você pode girar o mundo comigo, se quiser.

– Acho que não entendi – confessei. – Você está me propondo exatamente o quê? Sociedade numa microempresa?

– *Ma che ditta!* – exclamou ele, rindo. – Estou apaixonado por você... E posso fazer você se apaixonar por mim. Nós faríamos todas essas viagens juntos, e você ficaria comigo nos hotéis ou em minha casa. Evitaria uma despesa que a sua revista não cobre.

– Eu sabia que encontraria dificuldades financeiras quando resolvi vir para a Europa, Marco. A revista não se propôs a pagar minha estada aqui...

– E existe o lado da solidão... Esse nosso trabalho implica estar sempre só nos aeroportos, nos quartos de hotel. Nunca encontrei uma garota de quem eu gostasse e que entendesse o tipo de vida que levo. Mas você... você faz parte desse mundo e também está sempre só. Por que não unimos nossas solidões e tornamos tudo mais fácil para os dois?

– Nós nos conhecemos muito superficialmente – retruquei, buscando palavras que não o ofendessem. – Só nos falamos de vez em quando, nos autódromos, e pouco sabemos um do outro. Sejamos apenas bons amigos, está bem? Para mim, seria ótimo ter um companheiro como você aqui na Itália, uma pessoa merecedora de toda a minha confiança...

– Venha morar comigo – insistiu ele. – Pelo menos até o Grande Prêmio de Monza. Enquanto isso, você fica me conhecendo melhor...

– As coisas não são assim – respondi, agora com mais assertividade. – Não posso viver com você só porque não tenho base na Europa, só para economizar em hotel e transporte!

– Mas estou falando de amor, não apenas de economia. Você pode ficar com um homem

apaixonado e ao mesmo tempo viver com conforto e segurança.

– Eu não me sinto envolvida com você, Marco, e estaria te usando se aceitasse o que você amorosamente oferece.

– Não me importo – disse ele, pagando a conta. – Só quero ter você por perto e poder te proteger. Não estou te propondo uma noitada de sexo nem um casamento que te prenda para sempre, mas sim que fique comigo até me conhecer melhor e poder tomar uma resolução...

Pegou-me pela mão e conduziu-me até o carro.

– Você me deixa na estação de trem? – pedi.

– Mas como você pode ser tão cabeça-dura!? Vai pagar hotel quando pode ficar comigo... Nada acontecerá, se você não quiser. *Andiamo a casa mia.*

– Não se preocupe. Tenho uma amiga em Firenze... Apesar de seus protestos, fui mesmo para Florença. E não me arrependi. Ali, eu me sentia em casa. Podia lavar e passar minhas roupas, cozinhar o que quisesse comer... e, sobretudo, estava entre amigos! Maria Carmela, além de hospitaleira, é uma garota bonita e cheia de ideais. Estuda línguas, com a firme intenção de viajar pelo mundo. Ela mora com três irmãs, e, comigo, estávamos em cinco em sua casa, em Sesto Fiorentino. Seus irmãos, Franco e Nunzio, ocupavam um apartamento no centro da cidade. Era até bom que não estivessem por perto, pois Franco vivia me cantando e eu me sentia mal com a situação.

Certa noite, Roberto, um amigo de Florença, veio me ver e saímos para jantar. Roberto é muito agradável e conversador; só quando nos despedimos percebi que já era muito tarde. Depois da experiência com o tarado de Cannes, achei mais conveniente não ir, à noite e sozinha, para Sesto Fiorentino. Preferi dormir no apartamento dos irmãos de Carmela no centro. Nunzio abriu a porta e já me recebeu com palavras duras, com frases sarcasticamente acusadoras:

– Ah, você por aqui! Que surpresa... Resolveu abandonar a proteção de minhas irmãs? Ou só veio dormir aqui hoje porque te convém?

Tentei explicar a situação, mas ele nem me ouviu; continuou seu discurso de macho ofendido:

– Seja como for, alugamos o quarto que você rejeitou. Nós o alugamos para uma americana que paga muito bem. Portanto, não há lugar para você aqui. A não ser que queira dividir uma cama...

Desculpei-me por incomodá-lo e já ia saindo quando ele completou o sermão, quase aos berros:

– Isso se chama “oportunismo”. Se não entende em italiano, posso te dizer em inglês: *You are an opportunist, a self-seeking woman!*

Se eu fosse realmente interesseira, teria ficado com Marco, o fotógrafo de Bolonha, que tinha muito mais a oferecer, pensei, tentando me consolar, enquanto esperava o último ônibus para Sesto Fiorentino.

No dia seguinte, apesar dos insistentes pedidos de Carmela para que eu ficasse, sem dar ouvidos a Nunzio – que tomara as dores de Franco por eu ter jantado com um amigo –, peguei o trem para Imola.

Deixei a mala na estação e fui para o circuito. Alguns pilotos já testavam os pneus. Piquet também estava lá, e foi com ele que desabafei. Conte toda a história e terminei deixando claro que muitas dúvidas ocupavam minha cabeça:

– Durante a viagem de trem para cá, fiquei pensando se não deveria ter aceito a proposta do Marco...

– Se aceitasse, você teria perdido o bem mais precioso de um ser humano: a liberdade.

– Liberdade é fundamental – concordei. – Só que, às vezes, o preço parece muito alto. Estar sozinha contra o mundo é duro...

– A solidão fortalece, Nice. Quando se dá conta de que só pode ou só quer contar consigo mesma, você começa a crescer...

– As vezes, me passa pela cabeça desistir. Começo a achar que já vi o bastante, que a

Fórmula-1 já me proporcionou o que podia...

– Se você voltasse agora para o Brasil, achando que não realizou o que se propôs a realizar, você logo ficaria frustrada. Ao passo que, se você seguir até o fim o caminho que escolheu, ninguém nunca poderá te tirar o que você terá aprendido.

Piquet conseguiu reafirmar em mim a certeza de que, se eu me virara sozinha até aquele momento, não tinha por que desistir nem por que me encostar em alguém movida apenas por interesse. Pelo menos no que dizia respeito à coerência, eu podia continuar me dizendo: “Parabéns, campeã”.

12

Armas de Verdade – e Carregadas

Por ocasião do GP da Bélgica, jantei com Enzo Coloni – dono da equipe Coloni – e com seu piloto, o italiano Gabriele Tarquini. Quando lhe perguntei se não havia possibilidade de eu trabalhar com eles na próxima temporada, Coloni desconversou:

– Depois do jantar falamos sobre isso.

Eu andava muito tensa e supus que, após o jantar, enfrentaria mais uma cantada. Mas a evasiva de Coloni tinha outra motivação. Depois que Tarquini subiu para seu quarto, eu e o dono da equipe fomos para o bar do hotel, onde ele abriu o jogo:

– Eu não queria conversar perto do Gabriele porque esse assunto ainda é sigiloso. Só vou lhe falar a respeito porque acho que você pode ajudar. E, se conseguirmos o que tenho em mente, você poderá contar com um lugar na equipe...

– Você está fazendo muito suspense – comentei, sorrindo.

– Bem, em resumo, quero contratar Roberto Moreno como piloto e gostaria de falar com o Piquet sobre isso. Mas não tenho intimidade com ele. Nunca falei com Piquet. Como vi você conversando com ele e até embarcando no seu avião em Budapeste, gostaria que marcasse um encontro entre nós.

– Tudo bem! Amanhã mesmo eu falo com o Nelson.

Combinei uma reunião entre os dois no domingo, antes do warm-up. Agora, já em Monza, fui perguntar a Coloni do resultado da conversa:

– *Tuttifatti*. Mas não quero que você comente isso com ninguém. Não publique nada, mas já no GP de Monza poderemos anunciar a contratação de Roberto Pupo Moreno!

Um novo Fangio?

O circuito de Monza é um parque natural, cujo espaço verde propicia em dias normais a prática de esportes como equitação, *jogging* e ciclismo. Mas, quando há corridas, o local se transforma numa verdadeira terra de ninguém. Como a maior parte do público não pode se dar ao luxo de um lugar na tribuna, passa a prevalecer a lei do mais forte e do mais mal-educado. O panorama se caracteriza pelo empurra-empurra, pelas latas de cerveja espalhadas por toda parte, pelas trocas de “delicadezas” que não raro evoluem para verdadeiras brigas.

Em 1988, o preço mínimo para se assistir à corrida era de 60 mil liras. E, mesmo assim, havia gente demais. O público italiano mostrava-se o mais fervoroso. Quando o austríaco Berger, da Ferrari, começou a diminuir a diferença que o separava de Senna – o primeiro colocado – a multidão delirou. E chegou ao desvario, gritando e acenando bandeiras no momento em que Senna rodou. Berger ficou em primeiro, seguido por Alboreto, e ainda completou a volta mais rápida. Prost precisou abandonar na trigésima quarta volta, com problemas no motor; Senna saiu, inconformado, a duas voltas do final, após chocar-se com o carro de Schlesser, um estreante que substituíra o adoentado Mansell. O terceiro colocado foi Cheever, da Arrows Megatron.

Mesmo assim, Alcardo Buzze, presidente da Philip Morris, que desde 1972 acompanhava a equipe como patrocinador, teceu comentários elogiosos ao piloto brasileiro:

– Tudo nos leva a crer que Senna será um dos grandes mitos do automobilismo, comparável ao próprio Juan Manuel Fangio, o maior piloto de Fórmula-1 de todos os tempos, com seus cinco títulos. A Marlboro está satisfeita com o retorno, e eu, pessoalmente, tenho certeza de que Senna será o campeão da temporada. E olhe que meus palpites não falharam com Fittipaldi, Lauda e Prost...

O preço da coragem

Estoril, uma cidade à beira do porto, fica a apenas trinta minutos de Lisboa e conquista todos que a conhecem. O autódromo fica também perto de Cascais. Todos os hotéis da região permanecem lotados em época de Grande Prêmio. Mas consegui hospedagem em Cascais na casa de uma senhora, pagando cerca de 20 dólares por noite. Pela manhã, eu só precisava me colocar, estrategicamente, na porta de um dos hotéis que estivesse hospedando pessoas ligadas à Fórmula-1, e pedir uma carona.

Na sexta-feira, encontrei o circo pegando fogo. Um jornal francês publicara a notícia de que, segundo declarações de Alain Prost, a Honda vinha favorecendo Senna. Mostrei o artigo para Prost e perguntei se aquilo era verdade. Ele arrancou o jornal de minhas mãos, leu e saiu furioso, sem responder.

À tarde, Prost estava dando uma coletiva no motor-home e o jornalista responsável pela divulgação das supostas declarações de Prost chegou.

– Você não tem o direito de entrar aqui – gritou Prost quando o viu. – Saia! – ordenou, avançando e dando-lhe um safanão.

Irritado, afirmou que não falaria mais nada com ninguém. Que estava cansado de ver suas palavras serem distorcidas. Só voltaria a atender a imprensa quando bem entendesse. No motor-home até então festivo, fez-se um silêncio só quebrado pelo copo de cerveja que James Hunt deixou cair.

Fui conversar com o jornalista francês, a quem conhecia bem, já tendo até pego carona em seu carro até Paris.

– O que aconteceu? – perguntei. – Por que Prost reagiu daquela forma? Afinal, se ele não chegou a dizer explicitamente o que você publicou, pelo menos tem dado a entender, o tempo todo...

– Quando ele acusou abertamente a Honda, um grupo de jornalistas ouviu. Mas só eu tive coragem de escrever, ou só meu jornal teve coragem de publicar... E agora vamos pagar o preço por ter divulgado a verdade, por não ter escondido informações.

Carona (com direito a flashback)

Para voltar a Cascais, peguei carona com James Hunt. Ele dirigia velozmente e havia bebido bastante, de modo que evitei fazer muitas perguntas para não lhe tirar a atenção da estrada. Mesmo assim, conversamos um pouco.

– O que você faz agora, dez anos depois de ter deixado as pistas?

– Aproveito a vida – riu ele. – Viajo, mantenho alguns negócios em Londres, trabalho como comentarista esportivo na BBC e dou carona para meninas bonitas.

– Você se sagrou campeão mundial e então decidiu parar de correr...

– Eu prometera a mim mesmo que levaria aquele tipo de vida até achar que não valia mais a pena. Minha ambição era ser campeão. Quando consegui, achei melhor pegar meu dinheiro e aproveitar a vida, sem arriscá-la em cada curva. Eu era jovem, saudável e rico... Para

que continuar?

– Piquet já é tricampeão e continua...

– Os pilotos brasileiros de fato são persistentes. O Senna, por exemplo... Acredito que este seja o ano dele. Além de ser um excelente piloto, ele canaliza todas as suas energias para o automobilismo. Não pensa em família, filhos, drogas, rock, sexo...

– Se você puder me deixar na próxima esquina... Meu hotel é logo ali...

Menti porque, mesmo sendo um ex-campeão de Fórmula-1, ele começava a me parecer alterado demais para dirigir. As curvas fechadas que fazia me amedrontavam, lembrando o susto que passara, dois anos antes, com Clay Regazzoni.

O piloto suíço me dera uma carona da Áustria para Mônaco, e eu me sentira ao lado não de um ás, mas de um louco do volante. Além de dirigir a toda velocidade, ele fazia manobras arriscadas, ultrapassava de modo ousado e freava bruscamente. Na estrada sinuosa e quase sem visibilidade, ele, em certo momento, ultrapassou um caminhão. Um carro vinha em sentido contrário. Em vez de reduzir a marcha, esperar o caminhão se adiantar novamente, e voltar à pista atrás do caminhão, Regazzoni acelerou ainda mais e evitou o choque entrando no acostamento da pista de quem vinha em sentido contrário ao nosso. Gelei, mas consegui aparentar alguma calma... Pose que não durou. Logo depois, ele passou “espremido” entre dois carros, tendo os espelhos laterais arrancados. Para mim, foi o bastante:

– Você ficou doido ou cansou de viver? Por favor, pare que eu vou descer aqui mesmo!

– *Ferma di reclamare!* – gritou ele, em resposta. – Faça sua parte que eu faço a minha. Eu dirijo e você me entrevista...

Regazzoni foi obrigado a se retirar das competições na década de 70, quando um violento acidente o deixou paralisado. Hoje, faz comentários esportivos para a televisão suíça e para um jornal italiano. Assim, acompanha toda a temporada como jornalista. Seu Mercedes tem todos os controles, inclusive de aceleração, à mão. Nos dois livros que escreveu, Regazzoni acusa os médicos – que teriam cometido um erro, ao operar sua coluna – de o terem condenado a uma cadeira de rodas. Mas, pelo modo como dirigiu ao me dar aquela carona, fico em dúvida sobre quem seria o verdadeiro responsável pela tragédia.

A grande festa de inauguração

Quando desci do carro de Hunt, nas proximidades do centro de Cascais, ele me convidou para jantar, mas preferi não aceitar, pretextando ter muito trabalho a realizar. Na verdade, estava mais preocupada em evitar os comentários que varrem o ambiente do circo. E, já que estava sozinha e sem nenhum compromisso, resolvi procurar o barco de Piquet no porto. Só encontrei pequenos iates e acabei desistindo da pesquisa.

Andei pelas ruas lotadas, com bares e restaurantes repletos de mecânicos, patrocinadores e turistas vindos de toda a Europa. Desacompanhada na festiva cidade, arrependi-me de não ter aceitado o convite de Hunt. Prometi a mim mesma passar a me preocupar menos com o que as outras pessoas iriam dizer. O importante é estar com a consciência tranqüila.

No sábado pela manhã, encontrei Piquet sob os cuidados de um massagista francês e lhe perguntei sobre a festa de inauguração do *Pilar Rossi*.

– Que inauguração, Nice?! O barco ainda nem está pronto, você sabe!

– Eu sei, claro. Temos falado a respeito. Mas um jornal de São Paulo me telefonou em Londres; pedia para eu cobrir a festa de inauguração de seu barco, que ia acontecer agora, por esses dias.

– Mesmo se o barco estivesse pronto, eu não ia convidar a imprensa para a inauguração. Seria uma coisa mais reservada... Vamos aprontar uma com eles, com os editores do tal jornal de São Paulo?

– Aprontar o quê?

Piquet soergueu-se na mesa, e o massagista interrompeu por instantes os movimentos da mão que vinha fazendo sobre sua coluna vertebral.

– Você escreve sobre a festa, inventa o que quiser, o que vier à sua cabeça. E eu confirmo, seja o que for... – Soltou uma gargalhada. – Isso eu faço questão de ler!

Vendo o sorriso moleque do piloto e ouvindo meus próprios diabinhos sugerirem que eu desse uma lição nos diplomados e contratados que, atrás de escrivadinhas, ficam mais preocupados com a ortografia do que com a veracidade e o impacto dos fatos reportados, lembrei-me de uma história que o próprio Piquet não faz questão de desmentir. Dizem que, certa vez, ele deu uma entrevista a uma jornalista argentina muito crédula, inventando uma história mirabolante segundo a qual todos os resultados da Fórmula-1 seriam combinados e atenderiam a interesses econômicos de todos os envolvidos: construtores, donos de equipe, pilotos, patrocinadores... E ela, ingenuamente, escrevera a matéria, acreditando ter conseguido um furo de reportagem.

Mãos e mentes sujas

À tarde, durante o treino oficial, Prost conseguiu um ótimo tempo e parou. Ao lado de Steve Nichols, ficou vendo Senna tentar, inutilmente, superar seu tempo. Pela segunda vez, Prost interrompia a sequência de pole-positions de Ayrton, que precisava de sete consecutivas para quebrar o recorde de Stirling Moss e Niki Lauda.

Conversei com Prost e percebi que a disputa se reacendera:

– Eu me sinto em condições de vencer amanhã. E, se isso acontecer, serei obrigado a retirar tudo o que disse sobre o *Érton* já ser o campeão. Lutarei até a última prova.

– E por que essa elogiável mudança de ânimo, Alain?

– Depois de perguntar a todo mundo o que estava acontecendo com meu carro, parece que descobriram o defeito, e volto a ter uma máquina competitiva – respondeu ele com alguma ironia.

Quis saber de Nichols se ele concordava com o prognóstico de Prost, e o engenheiro disse acreditar que a March e a Benetton venceriam a prova:

– As McLaren não terão muita chance aqui.

Fiz-lhe outras perguntas a respeito da situação da equipe e ele me informou que, após terminar seu trabalho no boxe, daria uma entrevista no bar de seu hotel. Convidou-me para estar lá também.

Depois da entrevista, fomos jantar em Cascais. Não adiantou procurarmos um restaurante mais retirado, pois, ao entrarmos, demos de cara com uma mesa ocupada por jornalistas, profissionais da Benetton e Jackie Stewart. E, pelos olhares que nos dirigiram, ficou claro que não supunham que Nichols e eu fôssemos apenas amigos ou que eu estava complementando a entrevista enquanto experimentávamos o excelente peixe da região. Se eu fosse *um* jornalista, não teria de me preocupar com isso. Como se não me bastassem as dificuldades inerentes ao trabalho!

Ao sentir o peso daqueles olhares maliciosos, tive de dar razão a Bernie Ecclestone, que certa vez me dissera ser o meio jornalístico um dos mais baixos de todos:

– Tome cuidado com seus coleguinhas. Suas mentes são mais sujas que as mãos dos mecânicos...

Ecclestone certamente exagerava, pois havia, de certa forma, me “adotado”, arrumando credenciais nos momentos para mim mais difíceis e permitindo, eventualmente, que eu usasse o telefone de seu motor-home, para falar até mesmo com o Brasil. Depois dos telefonemas, ele – que entendia um pouco de português, pela ligeira semelhança dessa língua com o italiano – ria e comentava com Francesco, seu assistente:

– Essa menina me pede emprego na FOCA, dispondo-se a morar na Europa, e cinco

minutos depois fala com a mãe e diz que está morrendo de vontade de voltar, que não agüenta mais de saudades...

Mas ele sempre soube que o ser humano é contraditório mesmo e que eu lutava por meus ideais, mesmo enfrentando mil dificuldades e sentindo falta do amor, do carinho e do conforto que desfrutaria em casa.

– Ela abraça seus sonhos e parece viver deles. Mas tenho certeza de que, no dia em que seus sonhos se materializarem, ela saberá trabalhá-los com o sucesso.

Esse comentário foi, das afirmações dele, o que mais me emocionou.

Duelo de titãs

Naquele 25 de setembro de 1988 em Estoril, Portugal, Prost largou na frente e de cara deu um “chega pra lá” em Senna. O brasileiro devolveu a “gentileza” pouco depois, espremendo o companheiro de equipe: as rodas de ambos os carros quase se tocaram.

Mas o enfrentamento de gigantes durou pouco. Senna parecia não ter carro para continuar a luta. Foi perdendo posição para a March de Capelli, para os aspirados de Boutsen e de Warwick e para a Ferrari de Alboreto. Amargou um sexto lugar no mesmo circuito em que vencera sua primeira corrida na temporada de 1985, sob forte chuva.

Mais tarde, enquanto Prost, Capelli e Boutsen falavam da vitória em entrevista coletiva, Senna dava explicações aos diretores da prova sobre sua manobra perigosa e antiesportiva. Naturalmente, um batalhão de jornalistas postou-se na saída da torre, aguardando o piloto brasileiro.

– Você tomou um cartão de advertência? – perguntou um deles, em português, quando Senna apareceu, depois de uma hora de reunião.

– Não. Só me chamaram para que eu me explicasse.

– A que você atribui o mau desempenho de seu carro?

– Tive problemas com o mostrador de consumo. Foi uma corrida muito difícil para a McLaren e sobretudo para mim. Mas já superei situações piores em minha carreira...

No final do dia, alguns pilotos foram para Ibiza, outros para Marbella. Entre os que continuaram por ali encontrava-se Senna, hospedado na casa de um brasileiro de Sintra. Na segunda-feira, ele deu uma entrevista coletiva para a imprensa de seu país, que poderia ser resumida assim:

– Ecclestone realmente multou-o em 50 mil dólares, por sua ultrapassagem irregular, como vem sendo ventilado?

– Não estou sabendo disso...

– Prost afirmou, em entrevista, que você foi desleal.

– Eu de fato espremi o francês. Mas são coisas que acontecem, em corridas. A reação do público e da imprensa não me interessa muito. Trata-se de um problema entre mim e Prost, exclusivamente, e cabe a nós esclarecermos tudo.

– O relacionamento entre vocês está tão tenso quanto a imprensa especializada tem comentado?

– Os jornais multiplicam os acontecimentos até transformarem um incidente desagradável mas sem grande importância num verdadeiro drama. Eu e Prost trabalhamos juntos durante sete meses sem o menor problema de relacionamento. Não é agora que isso vai mudar...

– É verdade que ontem mesmo Prost lhe pediu explicações sobre sua manobra, dizendo que você quebrou o “pacto de não-agressão”?

– Não foi bem um *pedido de explicações*. Nós conversamos depois da corrida e tudo parece estar bem entre nós. De qualquer modo, se alguém violou o pacto, foi Prost na primeira largada. Eu somente reagi na primeira volta da segunda largada. Se alguém tivesse de exigir satisfações, esse alguém seria eu...

Sucesso sobe à cabeça?

De Estoril a Jerez de la Frontera, na Espanha, a estrada beira o Atlântico por mais de 600 quilômetros. Nesta cidade, o circo se acomoda e, em plena Costa del Sol, a uma temperatura de 35 graus Celsius, vive seu último Grande Prêmio europeu. Para Senna, uma prova cuja vitória praticamente asseguraria o campeonato, pois ele passaria, então, a precisar apenas de um quarto lugar.

E, no sábado, ele mostrou ser, pela décima vez naquela temporada, o mais rápido dos pilotos, garantindo assim a pole-position com 1'24"067 (contra 1'24"134 de Prost).

Como todos insistiam em dizer que o duelo Senna-Prost vinha empregando armas de verdade – e carregadas! –, a McLaren resolveu apresentar os dois “de mãos dadas”, numa coletiva com direito a coquetel, no salão de conferências de um hotel.

Antes dessa coletiva, eu estive com Prost, perguntando-lhe sobre a ventilada possibilidade de a Honda comandar os carros a partir dos boxes, com equipamento eletrônico, influenciando a potência e o rendimento deles. Prost riu.

– No dia em que começarem a fazer isso, seremos simples marionetes. E eu não tenho a menor vocação para fantoche...

– Pode parecer engraçado, Alain, mas Ron disse que se encarregará de tirar a potência do carro de quem começar o ataque, se você e Ayrton entrarem numa guerra particular. Afinal, existe manipulação ou não?

– Não entendo isso! Vocês só falam em manipulação quando eu ganho. Por que não faziam esse tipo de pergunta quando *ton brésilien* ganhava todas, e eu, por mais que me esforçasse, não conseguia mais que um segundo lugar?

Nesse momento, Dennis veio alertar Prost. Eram 6 horas e o piloto precisava se pôr a caminho do hotel para a coletiva. Pedi uma carona a Prost e pouco depois chegávamos ao centro de Jerez, onde ficava o hotel. Num cruzamento, encontramos Senna em seu Mercedes. Ambos os pilotos pararam, hesitantes, já que a preferencial não era de nenhum dos dois. Ron Dennis, que estava com Senna, fez um sinal para Prost, concedendo-lhe a passagem. Mas Prost preferiu se mostrar mais gentil ainda e fez uma mímica de “vocês primeiro”. Senna acelerou, acabando com a troca de mesuras.

Quando chegamos, fantasiei por momentos que a estrela era eu. *Flashes* nos iluminavam, fãs esticavam papéis e canetas. Prost apressou-se, tentando se desvencilhar, e fiz o possível para acompanhar seus passos. Mesmo a partir do ponto de vista do papagaio-de-pirata, da figurante que aparece ao lado do astro principal numa cena rápida, pude intuir como deve ser bom para o ego desses cavaleiros do século 20 serem reconhecidos e acossados em qualquer canto onde quer que estejam!

Todo esse sucesso não interfere no equilíbrio emocional desses profissionais? Como conciliar os milhões de dólares dos prêmios com a concentração no cockpit e ainda estar entre os melhores? A diferença entre os mais eficientes e os considerados lentos não é superior a dois segundos numa volta no circuito.

Como não será para Ayrton Senna, um piloto que em 88 consagrou-se o rei das poles, o mais rápido da temporada? Como não será para Piquet e Prost conviverem com o peso dos títulos de campeão mundial?

Como será, para uma pessoa de apenas 28 anos, acordar pela manhã e se lembrar que está prestes a conquistar o título de campeão do mundo, ser conhecido como um dos mais talentosos e saber que suas contas bancárias crescem sem limites?

No salão onde se daria a coletiva, lindas garotas contratadas pela Marlboro ladeavam a mesa composta por Senna, Prost, Dennis e Osamu Goto, engenheiro-chefe da Honda. Cerca de cinquenta jornalistas e quinze fotógrafos dispararam suas perguntas e suas câmeras. Inclusive eu, que, embora com as mãos trêmulas, continuava vencendo a inibição de formular questões em

público. O que se disse, em essência, foi que os incidentes anteriores estavam esquecidos e que ambos os corredores, agora, preocupavam-se mais com a corrida seguinte, importante para ambos.

Antes que Senna deixasse a sala, consegui perguntar-lhe se o sucesso havia alterado sua vida.

– Não digo que chega a mexer com a minha cabeça porque não foi algo que aconteceu de um dia para outro. As coisas foram acontecendo aos poucos. O sucesso, o dinheiro, o reconhecimento do público foram crescendo dia a dia... A gente vai se ajustando, se reequilibrando à situação. Mas nada disso interfere quando estou dentro do carro, porque ali, nada interessa! Me concentro cem por cento para a corrida e o importante é ganhar.

Sabotagem, manipulação e outras suspeitas

Pequeno e cheio de curvas, o circuito de Jerez exige muito dos pilotos. Além disso, Senna sabia que teria de dirigir com os olhos grudados no indicador de combustível e sem poder confiar inteiramente nele, já que, em Portugal, o computador mostrara menos combustível do que realmente havia, o que obrigara o piloto a tirar o pé do acelerador, temendo não terminar a corrida por falta de gasolina.

A vitória com que Senna sonhava para se considerar o campeão da temporada não veio. Ele teve de se contentar com o quarto lugar e ainda suportar a pressão da imprensa que queria levá-lo a admitir que estava sofrendo sabotagem e manipulação política. Pilotos experientes como Mansell e Capelli jogavam mais lenha na fogueira das suspeitas declarando que era visível, nas duas últimas corridas, a superioridade do carro de Alain Prost.

Também já não era segredo que Jean-Marie Ballestre, presidente da FISA, enviara um telex à Honda, exigindo motores iguais para os dois pilotos. Isso aumentava a desconfiança de que a Honda favorecera Senna (por eventuais interesses no mercado brasileiro), e agora, depois do pito, virava o jogo a favor do piloto francês.

Esse tipo de suspeita não constituía novidade. Em Detroit, na temporada de 1986, os mecânicos ingleses da Williams demoraram quase dezenove segundos para trocar os pneus de Piquet, quando haviam substituído os do carro de Nigel Mansell (formalmente, o segundo piloto da equipe, mas contrerrâneo do pessoal do boxe) em menos de treze segundos. Por outro lado, no ano seguinte Mansell chegou a perguntar aos técnicos da Honda que motor haviam lhe preparado: o que venceria ou o que perderia; e, quando o título lhe fugiu das mãos, afirmou textualmente que, se a Williams e a Honda quisessem, o campeão teria sido ele, e não Piquet. Agora, em 1988, dizia que a superioridade do carro de Prost saltava à vista – e que gostava de ver Senna com um carro menos competitivo!

Já Ivan Capelli, quando perguntado sobre o baixo rendimento de Senna, mostrou-se objetivo na resposta:

– *Il brasiliano* está pagando por uma manobra política que visa a manter o campeonato em aberto. O que percebi, durante as corridas, foi que, enquanto Senna precisa brigar muito para acompanhar o ritmo dos aspirados, Prost dispara, tornando impossível qualquer tentativa de alcançá-lo. Não creio que Senna esteja atravessando uma fase de crise psíquica. Apesar dos últimos resultados e de Prost ser um excelente piloto, *il brasiliano* certamente será o campeão da temporada.

Senna driblava os entrevistadores falando do problema do marcador de gasolina, de falta de potência do carro e de outros aspectos técnicos, passando pelo chassi novo do carro de Prost. Uma das principais características de Senna, em seus contatos com a imprensa, é só falar o que quer ou pode. Não houve quem arrancasse dele declarações sobre uma possível manobra para dar o título a Prost ou adiar a decisão para as últimas provas, mantendo aceso o interesse pelo campeonato.

A mente ágil

Depois da corrida, fui entrevistar Frank Williams, que me esperava fazendo fisioterapia no motor-home.

– Mister Williams, como se sente ao ver sua equipe fazendo pontos apenas quatro vezes até aqui? Levando-se em conta que na temporada anterior ela liderava o campeonato, como a McLaren lidera atualmente...

– Competição é assim mesmo, as equipes se revezam na primeira colocação. Este foi nosso primeiro ano com um motor ainda em desenvolvimento. Além disso, o estado de saúde de Mansell o impediu de participar de várias provas... Tenho esperança de que, em 1989, com a vinda do motor Renault e de um piloto combativo como Boutsen, a Williams se mostre mais competitiva.

– Como se sente, estando numa cadeira de rodas e participando de todo esse festival de agilidade e velocidade que é a Fórmula-1?

– São minhas pernas que estão paralisadas, não minha mente. O que tenho a fazer, como chefe de equipe, é comandar pelo rádio, durante a corrida, exatamente como fazem os outros. A paralisia não me impede esse trabalho.

– Mas o senhor não chegou a pensar em abandonar o circo, depois do acidente de carro que lhe provocou o problema?

– Não. Isto aqui é minha vida. Muita coisa mudou depois do acidente, mas não minha devoção a esse incrível esporte...

– Se não lhe importa falar a respeito, eu gostaria de saber o que mudou...

– Hoje dou muito mais valor à vida. Valorizo cada momento, presto atenção a coisas cuja existência antes eu nem notava. E fico muito feliz por estar aqui quando poderia estar embaixo da terra. Em resumo, agradeço a Deus a todo instante por estar vivo.

Achei que aquela demonstração de capacidade de tirar lições das desgraças era excelente para fechar a entrevista. Despedi-me, comovida e grata.

– Muito obrigada pelas informações e meus parabéns por sua fibra, Mister Williams. Agora eu vou me retirar, pois ainda preciso providenciar transporte até Londres...

– Se meu avião não estivesse lotado, eu lhe ofereceria uma carona. Fale com o Bob, da Arrows. Ele tem lugar no charter...

A Fórmula-1 nos ares

Bob tinha mesmo muitos lugares vagos, mas a 150 libras cada. Pechinchando, consegui pagar apenas 100 e, durante a viagem, sentei-me a seu lado. Fiquei sabendo que aquele avião fretado era o transporte usual de engenheiros e mecânicos de diversas equipes, jornalistas e fotógrafos. Não saía mais barato que um voo comercial, mas apresentava vantagens como a de se adaptar aos diversos imprevistos possíveis numa prova de Fórmula-1. Até o horário de partida era flexível.

– Normalmente, estipulamos dois horários para a decolagem. Se todos comparecem para o primeiro embarque, saímos às sete. Se alguém se atrasa, partimos às oito.

Chegamos ao aeroporto de Luton às 23 horas. O pessoal da McLaren me deu carona no microônibus que o transportaria a Heathrow, o principal aeroporto de Londres. Lá, peguei um táxi que, por 25 libras, me levou até o centro da cidade.

Aluguei um quarto por 50 libras semanais (o que não era muito) no sofisticado bairro de Chelsea. Foi muita sorte. O local era tão badalado que bastava eu mencionar seu nome para as pessoas comentarem:

– *You must be rich!*...

Em quinze minutos eu ia a pé de casa ao Hyde Park ou à Harolds, a loja mais fina e completa da Inglaterra. Nada melhor que passar tardes ociosas num parque ou perdida entre os departamentos dessa loja de vários andares.

Em Londres, quem não tem dinheiro para freqüentar excelentes restaurantes, come bem mal, como pude comprovar. Mas a vida noturna é uma beleza. Em companhia de um amigo, conheci as melhores boates da cidade. Também assisti a *O Fantasma da Ópera*, *Os Miseráveis* e diversas outras peças teatrais. Diverti-me tanto que quase esqueci o motivo que me levava à capital inglesa...

Em setembro, eu conhecera um funcionário da Rapid Movements, a empresa que fazia o traslado dos carros da Fórmula-1. E ele me prometera uma “vaga clandestina” no Jumbo para o Japão e, depois, para a Austrália.

– Eu sou o único passageiro do avião – explicou ele. – Se você quiser ir comigo, não haverá problema algum...

– Isso não vai pôr seu emprego em risco?

– Que nada! Tenho uma namorada no Brasil e ela já voou comigo mais de uma vez...

– Seria muito importante para mim cobrir essas duas corridas e ainda conhecer o Japão e a Austrália, mas... quero deixar bem claro que estarei indo como uma jornalista que você quis ajudar, e não como sua namorada. A carona não vai implicar *pagamentos*, vai?

– Você complica as coisas. Não tem mistério, Nice! Estou te oferecendo uma carona no avião, só isso. Quando for a Londres, me procure para combinarmos tudo.

Já era outubro e fazia frio em Londres. Folhas secas cobriam as calçadas. E chovia quando entrei no metrô, rumo a Heathrow. A empresa ficava a uns dez minutos de táxi. Na recepção da Rapid Movements, aguardando o tal funcionário, empolguei-me com a idéia de viajar sozinha no meio dos carros, imaginando a reportagem que isso renderia: O JUMBO DE DOIS PASSAGEIROS - AS CAIXAS METÁLICAS E EU. E poderia vender, além das matérias sobre os Grandes Prêmios, artigos turísticos, já que o Japão e a Austrália conservam sua aura exótica e mágica.

O problema seria a acomodação. Maurizio Sala, que estava correndo no Japão, me dissera que o custo de vida em Tóquio é altíssimo. Os hotéis cobram muito caro a diária e uma pessoa desacompanhada gasta no mínimo 200 dólares por dia. Eu não tinha todo esse dinheiro disponível. Poderia, eventualmente, procurar Maurizio e ficar em seu apartamento, gastando bem menos. Mas... e se não o encontrasse? Seria obrigada a dividir o quarto com o sujeito da transportadora. O meio jornalístico esportivo acabaria sabendo como eu chegara lá e onde me hospedara e fantasiaria à vontade. Eu podia até imaginar o comentário chauvinista:

– *Essas mulheres deviam tirar a máscara de jornalista se o que querem mesmo é aventuras...*

Realmente, aquela viagem tinha muitos prós e muitos contras.

Chuva e incerteza no Japão

Fazia frio e o tempo estava incerto. Nuvens escuras e volumosas, vindas de Nagoya, prometiam chuva em Suzuka. Carregado estava também o ar dos boxes. A tensão nervosa constituía um seguro indício de que aquele seria o Grande Prêmio mais disputado de toda a temporada, pelo menos entre as estrelas da McLaren. Se não vencesse, Senna teria de mostrar coragem e determinação nas ruas de Adelaide. Para Prost, aquela era a última chance de continuar disputando o campeonato.

Senna estava visivelmente agitado. Sabia que a pole-position que conquistara no treino de sábado não fora resultado de uma superioridade efetiva de seu carro, mas sim de um erro de Prost. Todas as suas dúvidas e preocupações evidenciavam-se na força com que apertava o volante, de olhos postos no semáforo a sua direita.

Prost, também na primeira fila, mostrava-se igualmente incapaz de esconder a agitação. Durante o warm-up, o brasileiro fora mais rápido que ele, e isso era uma indicação de problemas. Pouco antes da partida, uma chuva ligeira banhou a pista de Suzuka.

Chuva e tranquilidade na França

Em Cannes também chovia. Mas eu estava bem instalada, aquecida e cercada do conforto da casa de Pura Sánchez, vendo o GP do Japão pela televisão. E com a certeza de ter tomado a decisão mais indicada, ao recusar o convite para ir, de forma irregular, até o Japão e depois até a Austrália. Não teria valido a pena me tornar alvo de comentários maliciosos apenas para levar até o fim, na marra, a tarefa auto-imposta e satisfazer o desejo de conhecer aqueles dois países.

Não quero dar a impressão de que pretendi passar uma imagem de Miss Pureza 88 ou princesinha. Mas, no mundo da Fórmula-1, a mulher que não tiver uma postura firme deixará de ser respeitada profissionalmente. Na certa isso é mais ou menos assim em todos os ambientes, mas só posso falar com certeza sobre o da Fórmula-1. Nele, a repórter que tenta cortar caminho indo para a cama – com pessoas que podem facilitar as coisas – acabará dançando na boca dos chauvinistas, cairá no descrédito entre os colegas e, pior, entre os pilotos, os engenheiros e outros que teriam informações a dar.

Pura Sánchez comentou alguma coisa sobre a corrida que víamos pela televisão. Sorri em resposta e meu sorriso na verdade era uma forma de agradecimento. Fora muita sorte ter encontrado seu marido na estação de trem e resolvido, num impulso, lhe falar sobre alojamento. Agora, eu tinha uma casa na Europa e, mais que isso, uma amiga com quem podia contar. Uma “tia” européia que me ajudava nas muitas ocasiões em que eu desejava jogar tudo para o alto e voltar correndo para o colo da mamãe em São Paulo. Que diferença entre minha situação atual e a que eu enfrentara quando estivera em Cannes pela primeira vez...

Em 1986, tive de esperar alguns dias até embarcar de volta para o Brasil. O vôo charter impossibilitava a antecipação do retorno. Já que eu tinha cerca de duas semanas livres, resolvi conhecer Cannes, que eu sabia ser uma das mais belas cidades do mundo. E logo percebi que era uma das mais caras, também. A acomodação mais barata que encontrei foi um quarto sem banheiro num hotel em frente da estação do trem que me levara até lá. E eu pagaria 250 francos (cerca de 42 dólares) por aquele aposento minúsculo e sem conforto algum.

Para enfrentar a depressão que estava se insinuando, na forma de uma urgência de sair daquelas plagas e voltar correndo para o Brasil, fui me instalar numa das cadeiras colocadas na calçada de La Croisette. O sol ainda riscava de ouro as nuvens que insistiam em lhe barrar o mergulho no azul mediterrâneo. Alguns raios furavam o bloqueio e tingiam de luz o mar calmo. Uma gaivota retardatária cruzou o espaço e, esperançosa de encontrar alimento, cortou a água tingida pelo vermelho do poente.

Quando começou a escurecer, caminhei pela calçada. A meu lado, um pouco atrás, um casal idoso comentava, vangloriando-se, a pequena fortuna ganha no cassino na noite anterior. Que contraste... Eu não podia continuar acompanhando o circo por falta de dinheiro. E tampouco podia ficar em Cannes por mais de dez dias com o pouco que me restava. Só me faltava ficar doente...

Não deu outra. Acordei de madrugada sentindo um frio insuportável e dor no corpo todo. Ouvia meus próprios gemidos, incontroláveis, e me assustei com eles. Resolvi me levantar e, apesar de as pernas mal me sustentarem, desci as escadas. Apoando-me no corrimão e, depois, nas paredes, consegui chegar à recepção. Bati na porta com o letreiro CONCIERGE, mas ninguém atendeu. E minha garganta doía muito para que eu gritasse chamando alguém. Arrastei-me de volta para o quarto e tomei três aspirinas – a seco, pois não tinha mais forças nem para ir até o banheiro, no corredor, pegar um copo de água. As aspirinas vão cortar a febre e amanhã estarei boa de novo, pensei, esperançosamente.

Não estava boa na manhã seguinte. E, pela primeira vez na vida, senti medo de morrer. Não conseguia parar em pé. Pensei em telefonar para alguém, mas simplesmente não conhecia ninguém que pudesse vir correndo me ajudar. Apesar do desespero, não quis entrar em contato com meus pais. Se eu pudesse resolver o problema sem deixá-los entregues a um desespero praticamente impotente seria melhor para todos.

Ao meio-dia, uma senhora veio limpar o quarto. Estranhou que eu estivesse de cama. Eu lhe disse o que sentia, e ela me trouxe um chá de limão e de alho, que tomei com um comprimido. Quando acordei de novo, horas mais tarde, estava banhada de suor e com pouca febre. Consegui ir a uma farmácia, cujo balconista me indicou um bom antibiótico.

Sarei e consegui economizar os 120 francos que um médico cobraria pela visita. Mas, mesmo assim, meu saldo definhava. Expliquei a situação à dona do hotel e lhe disse que trabalharia por uma semana em troca da estada. A resposta foi *não*. No dia seguinte, eu teria de procurar acomodações mais baratas ou... sabia-se lá o quê! Resolvi pensar numa saída no dia seguinte. Naquela noite, preferi ir a uma discoteca e deixar que a música barulhenta amortizasse o barulho de trem que os problemas faziam em minha cabeça.

Só que o ingresso na discoteca que escolhi custava 100 francos! Quase 20 dólares, a mesma quantia que eu não quisera gastar com um médico! Já estava dando meia-volta quando resolvi insistir. Pedi ao porteiro que chamasse o gerente. E, alguns minutos depois, eu me apresentava a ele:

– Sou jornalista e estou escrevendo sobre as melhores casas noturnas de Cannes. Gostaria de entrevistar o proprietário da discoteca.

– *Pas de problème, mademoiselle*. Queira, por favor, aguardar no bar, enquanto consulto Monsieur Pancini. Gostaria de beber algo?

Bebericando uma taça de champanhe, entrevistei Pancini, o dono da grande e famosa discoteca. Fiquei sabendo que ele fora sócio de Ricardo Amaral numa boate de Nova York. Prometeu-me um cartão de sócia do Studio Circus e depois apresentou-me a Richard Douvachelle, o diretor-geral do Hotel Martínez.

– Parabéns – disse eu. – Seu hotel é um dos mais bonitos e luxuosos de Cannes.

– Ele está a sua disposição. O que você faz em Cannes?

– Mademoiselle Nice está escrevendo artigos sobre as melhores casas noturnas de Cannes – explicou o dono da boate.

Enquanto ele falava, uma idéia nasceu e tomou corpo em meu cérebro, extravasando-se numa oportuna mentira:

– E também faço reportagens sobre os melhores hotéis. O Carlton acaba de me oferecer uma diária para que eu conheça suas instalações...

– *Ah, oui?* Pois então o Martínez lhe oferece uma semana. Quando quiser, é só procurar minha secretária. Ela se encarregará de acomodar a senhorita na melhor das suítes...

Desci para o salão com o cartão do diretor do hotel, o cartão de sócia do Studio Circus e acompanhada por Tyrone Power Jr., que estava em Cannes para promover um filme.

Dois dias depois, eu entrava numa suíte cuja sacada dava para o mar. Ao lado da televisão, uma cesta de frutas frescas e uma garrafa de Moët et Chandon me davam as boas-vindas. Pedi ao relações-públicas do hotel as informações de que precisava e fui para a piscina escrever, naquele ambiente milionário, a matéria que eu pautara de improviso, em meio a uma crise da qual não sabia como me livrar.

O item “acomodação” se resolvera, mas tomar café, almoçar e jantar eram luxos a que eu não podia me dar. No hotel, era tudo muito caro – até o uso das cadeiras com colchão e toalhas, na praia particular em frente ao hotel, saía por 100 francos! —, e eu tinha medo de que me cobrassem as refeições como extras. Por isso, eu tomava café com leite e comia um delicioso *croissant* num quiosque das proximidades, por apenas 20 francos. A noite, comia um hambúrguer, dançava na melhor discoteca da cidade para depois dormir num quarto de mais de 300 dólares. Era engraçado, mas também aterrorizante. Na semana seguinte, eu estaria sem dinheiro e sem ter

onde dormir. Precisaria encontrar um trabalho remunerado sem perda de tempo!

Certa manhã, eu tomava meu café sentada na mureta da calçada do quiosque e quase engasguei quando vi Monsieur Douvachelle. Ele estava fazendo *cooper* e, para não se imobilizar subitamente, ficou saltitando a minha frente. Eu lhe desejei *bon jour* com um sorriso amarelo. Que vergonha! Recebia hospedagem gratuita e não gastava nem com o café da manhã em seu hotel! Mas ele, um quarentão vivido, fez o possível, naquelas circunstâncias, para evitar qualquer constrangimento. Pediu um café para si próprio e sentou-se a meu lado.

– Também acho muito agradável tomar café ao ar livre – mentiu ele. – Entre as quatro paredes do salão do hotel não se desfruta a vista dessa paisagem magnífica!

Sorri, agradecendo sua simpática diplomacia, e resolvi lhe explicar a situação toda, para que ele não tirasse conclusões precipitadas:

– Não escrevo apenas sobre turismo. Neste ano, cobri quatro corridas de Fórmula-1 e tracei o perfil de algumas personalidades. Mas a situação no Brasil não é das melhores e são poucos os veículos que podem manter um correspondente na Europa. Por isso, trabalho como *free-lancer*, e as despesas com hotéis, transporte e alimentação correm por minha conta. E, como meu dinheiro está no fim, preciso economizar em tudo, até no café da manhã, antes de embarcar de volta...

– Entendo. Mas a matéria sobre o hotel será publicada?

– Sem dúvida! Faço questão de lhe mandar a revista! Eu lhe contei a história toda exatamente para que não pensasse que inventei a reportagem só para ter hotel de graça...

– Não se preocupe, isso nem me passou pela cabeça – mentiu ele de novo, diplomaticamente. – Aliás, se precisar ficar no hotel por mais uma semana, antes de embarcar, conte comigo. Estamos fora da temporada e não haverá problema. Mas sugiro que faça algum trabalho paralelo enquanto espera. Caso contrário, ficará até sem dinheiro para o café nos quiosques, *n'est ce pas?*

– Não tenho licença para exercer tarefas regulares, mas estou procurando alguém que precise de babá...

– No hotel, providenciamos *baby-sitters* para os hóspedes quando necessário. Vou lhe apresentar à pessoa que cuida desse serviço.

Douvachelle não só me apresentou a Madame Greco, a governanta, como avisou o gerente do snack-bar da praia de que eu tomaria o café da manhã por conta da casa.

De volta ao Brasil, publiquei na *Status* e no *Brasilturis* as melhores e mais elogiosas matérias que consegui redigir. E, no ano seguinte, quando estive de novo em Cannes, fiz questão de lhe entregar pessoalmente um exemplar da revista e outro do jornal.

Um soco no ar

Dois anos depois, em 88, telefonei a Richard Douvachelle – de quem me tornara amiga – pedindo emprestada uma máquina de escrever. E nela escrevi a matéria com que sonhava havia anos: *Senna Campeão – O brasileiro vence a temporada de 1988 com um soco no ar!*

Eu e mais 110 milhões de telespectadores de todo o mundo vimos Senna subir ao pódio, conquistando ao mesmo tempo o primeiro lugar na prova de Suzuka e o campeonato mundial, depois de uma corrida perigosa, em pista tão molhada e escorregadia que quase fora interrompida. Mas, enquanto o diretor hesitava, Ayrton Senna recebia a bandeirada com um soco no ar.

Prost ficou em segundo, seguido de Boutsen, Berger, Nannini e Patrese. Piquet chocou-se com Mansell, tirando-o da prova, e depois desculpou-se com um “Sinto muito, não olhei no espelho...”. Com problemas no motor e forte dor de estômago, abandonou na trigésima quarta volta. (Aliás, vários pilotos apresentaram mal-estar decorrente da alimentação incomum). Gugelmin terminou em décimo e foi cumprimentar o amigo que chorava de alívio, agora que era

o campeão e se livrava de sua obsessão.

À noite, num jantar com a presença de Senna, Armando Botelho, Ron Dennis e toda a equipe McLaren, um brinde deu a temporada por finda, mesmo faltando o Grande Prêmio da Austrália.

Poucos dias depois, eu desembarcava no Brasil.

O fim de uma era

O Grande Prêmio da Austrália – que eu vi pela televisão, já em São Paulo – foi uma das corridas mais difíceis da temporada, embora não existisse mais a tensão que tanto castigara os dois protagonistas da disputa pelo campeonato. Durante duas horas, os pilotos – cujos carros não estiveram entre os quinze que abandonaram a pista – empenharam-se no difícil traçado de rua. E, no final, as presenças no pódio formavam um conjunto emocionante: acompanhavam o novo campeão (que obtivera o segundo lugar nessa prova) o bicampeão Alain Prost (o vencedor) e o tricampeão Nelson Piquet (terceiro colocado).

Três astros do Armamento da Fórmula-1, que gozaram a era dos turbos e, juntamente com ela, tiveram seus dias de maior glória, alcançando os títulos de melhores pilotos da atualidade.

Não podemos esquecer que Prost bateu o recorde de Stewart, que ficou imaculado por 14 anos como o homem que mais ganhou corridas na história do automobilismo. Prost tem 35 vitórias contra 27 do tri-campeão escocês.

Mas não podemos esquecer também que foi Senna a conseguir o maior número de poles numa só temporada: 13. O maior número de pontos com o descarte era dele também. Com o que Prost não se conformava, pois o número de pontos totais era dele e, se não fosse pela regra da FISA, seria ele o campeão.

Ao questionar a maior polêmica da F-1, a opinião é pessoal. Se Prost é um piloto pronto, experiente, maduro e mais competitivo, por que tem medo d'água? Seria o caso de se pensar que, à medida em que aumenta a umidade da pista, encolhe a coragem e o talento? Dentro da hegemonia da McLaren, choveu, deu Senna. Tem sido assim.

Em 1988, houve uma divisão de opiniões. No caso de um equilíbrio entre motor, suspensão, aerodinâmica e piloto, o que prevaleceria: o talento; a rapidez; o equilíbrio; o arrojo?

Na realidade, o que se viu foi uma mistura de erros e acertos, momentos de desarmonia e de unidade com a máquina, como não se via há várias temporadas. A McLaren nos deu – a nós, simples espectadores, dentro da monotonia da superioridade – a chance de analisar os dois maiores pilotos dessa temporada.

13

Brasil, Sinal Verde

De volta a São Paulo, comecei a percorrer as redações de jornais e revistas para oferecer minhas matérias. (A revista *Super auto* havia falido.) A *Folha de S. Paulo* publicou matéria de página inteira sobre Senna (na qual não usei nem uma vez a palavra “assessor”). Uma revista nova, *Show do Esporte*, encomendou outra que rendeu seis páginas. Um de seus editores se interessou em publicar meu livro. Passei os dois meses seguintes trabalhando nos originais e entreguei-os a ele em dezembro.

Não deu em nada. Comecei, então, a telefonar para outras editoras. Até que o pessoal da Best Seller, ante minha insistência, concordou em dar uma olhada num capítulo, pelo menos para me dar alguns conselhos e indicações.

Remeti algumas páginas e, quinze dias depois, telefonei. Soube então que a editora se

interessava em publicar o livro.

Fui correndo para lá e demos início aos entendimentos. Quase não consegui falar com a diretora editorial, tamanha era minha emoção. No mesmo dia, a revista *Quatro Rodas* se interessou pelos meus trabalhos, como *free-lancer*. Tudo indicava que 1989 seria o meu ano! Acertei também com a *Show do Esporte* que seria sua correspondente na Europa.

Poucos dias antes de ir para o Rio de Janeiro cobrir o Grande Prêmio do Brasil, assinei o contrato com a Best Seller. Depois, fui até a Autolatina, cujo serviço de relações-públicas empresta carros a jornalistas especializados. Eu sou jornalista, com matérias publicadas, e especializada – senão em carros, pelo menos em pedir. Consegui um Escort para ir assistir aos testes de pneus, no Rio, sem depender de avião nem de caronas ou táxi do autódromo para o hotel e vice-versa.

Na sexta-feira, entrevistei o chefe da Onyx, uma nova equipe que não obteve pré-qualificação. Arranjei uma credencial com aquela escuderia e, no sábado, levei Verinha, a amiga que me hospedara, para conhecer alguns pilotos. Tínhamos estado antes na festa da Benetton, na boate Calígola, abrilhantada pela presença de Nannini, Patrese, Sala e Stewart.

GP com lances de tristeza

A primeira coisa que fiz, no sábado, foi procurar Senna. Eu soubera por Agnes, a relações-públicas da Marlboro, que o piloto não queria mais escrever sua coluna de informações sobre a Fórmula-1. “Se você conseguir convencê-lo a fazer a *Coluna Marlboro* em dupla com você, posso pagar bem”, garantira ela. Aquilo significaria minha primeira temporada sem problemas financeiros.

Mas Senna mostrou-se irredutível:

– Desculpe, Nice, mas neste ano não quero fazer absolutamente nada que me tire a atenção das corridas. No ano passado, eu resolvia isso falando por algum tempo com um jornalista que, em seguida, punha tudo no papel. Mas às vezes os editores das revistas reclamavam porque não ficava exatamente como queriam. Então, prometi a mim mesmo que não faria mais nada disso em 89.

Fiquei aborrecida com sua resposta, é claro. Mas, falando com Roberto Pupo Moreno, percebi que ele tinha muito mais motivo de aborrecimento. Ele não participaria do Grande Prêmio do Brasil. Depois de dez anos lutando por uma vaga, Moreno apenas assistiria à prova, em seu próprio país. Contou-me que já sofrerá inúmeras decepções semelhantes na Fórmula-1 e que, “sem um amigo como o Nelson, que fez mais do que um irmão faria por mim, talvez tivesse desistido”.

– Outro, em meu lugar, provavelmente já teria abandonado as pistas – ele prosseguiu. – Mas eu gosto do que faço e não me arrependo de ter insistido. Logo terei um carro mais competitivo e, quando a vitória chegar, ela será ainda mais gostosa, por ter sido tão esperada... Mesmo assim, não dá para negar que estou muito frustrado por não correr hoje...

Aquele GP, aliás, traria frustração para muita gente. E dor. Nos testes de pneus, o francês Philippe Streiff, da AGS, capotou em alta velocidade na Curva do Cheirinho, considerada uma das mais perigosas do autódromo de Jacarepaguá. O carro voou sobre o guard-rail e espatifou-se; o piloto, internado com fraturas em várias partes do corpo, talvez viesse a ficar tetraplégico – “porque os médicos precisaram ser trazidos de São Paulo, e só o operaram doze horas depois do acidente”, segundo a mulher do piloto, Renée.

Além disso, já durante a corrida, um torcedor paulista caiu da arquibancada e teve morte imediata.

E Senna – o campeão mundial da temporada anterior, que saiu na pole-position, com sua competitiva McLaren, e que os brasileiros queriam ver brilhando em seu país – decepcionou a torcida. Logo na primeira curva, enroscou-se com Berger, da Ferrari, e com Patrese, da Williams.

Obrigado a parar no boxe, pois perdera o bico do carro, ficou três voltas atrasado e não se recuperou. A esperança alternativa da torcida, o tricampeão Piquet, com uma Lotus que apresentara problemas já no warm-up, esforçou-se inutilmente durante onze voltas do circuito que leva seu nome e afinal parou.

Mas Maurício Gugelmin não desapontou. Pilotando com perícia seu March, chegou em terceiro, atrás de Prost e do vencedor Nigel Mansell.

Na segunda-feira, parti do Rio às 5 da manhã. Às 11, devolvi o Escort que Secco, o relações-públicas da Autolatina, me emprestara. Às 2 da tarde, passei pela Best Seller para receber o adiantamento dos direitos autorais do livro, que eu continuaria complementando. Duas horas depois, saía de uma agência de viagens com uma passagem para a Europa. Fora um dia útil...

14

Reconhecimento Profissional

Era minha quarta temporada de Fórmula-1 e a primeira sem o problema da credencial. Eu receberia uma, permanente, que a FISA entrega aos jornalistas que cobrem mais de dez Grandes Prêmios num ano. Como em 1988 eu não assinara regularmente a lista de comparecimentos na sala de imprensa, o caso precisou ser estudado em particular. Mas, de todo modo, eu teria uma credencial garantida em cada prova, sem necessidade de telex ou de exaustivos pedidos verbais, com a apresentação de matérias publicadas para comprovar minha atividade.

Desembarquei no aeroporto internacional de Nice e fui para a casa de minha “tia” européia, Pura Sánchez. Dias depois, pagava 185 francos pela viagem de Cannes a Bolonha. De lá, iria para Imola, a fim de assistir aos testes de pneus.

No boxe da McLaren, consegui alguns minutos de Senna; sentamos sobre uma caixa metálica para nos protegermos do vento frio que vinha lá de fora. Se ele reconsiderasse sua decisão sobre a *Coluna Marlboro*, minha carreira e minha vida sofreriam uma reviravolta. Mas achei que não era o caso de insistir, pelo menos por enquanto. Prefiro lhe perguntar como se sentira ao acordar no dia seguinte ao GP do Japão.

– Para falar a verdade, nem dormi – riu ele. – Assim que desci do pódio, começou uma maratona de entrevistas, reuniões, jantar com a equipe e... uma comemoração, digamos assim. Quando vi, já amanhecera.

– E então você teve consciência de que era campeão do mundo de Fórmula-1 com apenas 29 anos... O que sentiu?

– Tranquilidade. O título era um sonho que eu acalentava havia muitos anos e implicava muita luta. Durante todo esse tempo, investi tudo para chegar a uma equipe que me desse chance, que me permitisse alcançar vitórias fazendo o que mais gosto de fazer...

– Dá para imaginar de quantas coisas você precisou abrir mão. Se eu, só para escrever, sem ganhar nenhum título, já tive de deixar tanta coisa de lado...

– Para quem você trabalha agora?

– Para a *Quatro Rodas*, para a *Show do Esporte* e para o jornal português *Autosport*. Sempre como frila. Ainda não consegui ser contratada por ninguém...

Fiz uma pausa, na esperança de que ele tocasse, por conta própria, no assunto da *Coluna Marlboro*. Isso não aconteceu, e retomei a entrevista:

– Sua primeira participação na temporada de 89 não foi das mais felizes...

– É, poderia ter sido melhor. Mas no ano passado também não ganhei no Brasil e fui campeão. Talvez seja um bom presságio...

– Os jornais disseram que você e o Berger queriam vencer a corrida na primeira volta...

– Existe muita gente metendo o nariz onde não deve. O que aconteceu foi que larguei mal. Coloquei a segunda marcha muito cedo e percebi que havia algo estranho com o motor.

Com o canto dos olhos, eu controlava o Patrese, à esquerda, e pensei: “Ele vai fechar à direita na primeira curva; tenho de manter certa distância de seu caminho”. Naquele momento, o Berger apareceu, de repente, sob a sujeira. Diminuí a velocidade, mas não o suficiente. O Berger me apertou, o Patrese me fechou, e o nariz do carro voou. Se eu tivesse acelerado, poderia tocar no Patrese. Aí, nós todos sairíamos da corrida. A culpa foi dos três. (Berger concordaria com esse raciocínio, especificando que cada um arcava com 33 por cento da responsabilidade, e a afoiteza de Senna respondia pelo 1 por cento restante.)

– Eu sei, Ayrton, que você sempre lutou para preservar sua intimidade. No entanto, o namoro com a Xuxa se transformou em notícia de tudo quanto é tipo de jornal e revista. Não te incomoda ouvir de certas pessoas que se trata apenas de uma grande armação da Xuxa Meneghel Promoções e da Ayrton Senna Promoções?

– Só não me incomoda porque é ridículo. Ela não precisa de promoção alguma, já é o maior fenômeno dos meios de comunicação! E, quanto a mim, acho que o resultado de meu trabalho me promove o bastante junto a meu público...

– Vocês já fizeram planos para o casamento?

– Nós estamos juntos, e isso é o que importa. Além de bela e meiga, ela é uma pessoa muito especial. A gente está se conhecendo cada vez melhor, e é claro que um dia eu quero ter minha própria família. Mas não há planos. Mesmo que existissem, isso não significa nada. As coisas podem mudar.

– Senna, você já parou para pensar no quanto é rico?

Depois de jogar um sorriso no canto dos lábios, ele respondeu:

– Um dia eu quero pedir ao gerente do banco que coloque todo meu dinheiro em cima da mesa. E então eu vou contar nota por nota.

Os limites da amizade

Eu estava meio sem graça de falar com Piquet, pois uma matéria que publicara na revista *Manchete* – sobre o *Pilar Rossi* e sobre as muitas namoradas do tricampeão – irritara Katherine.

Apesar do pouco caso que Piquet faz sobre o que escrevem sobre ele, preocupa-se com os sentimentos das pessoas que participam de sua vida. Eu não queria que ele ficasse chateado comigo, por isso fui procurá-lo.

– Bom dia – cumprimentei, com uma alegria falsa. – Vai me bater por causa da matéria sobre o Nelson *playboy*?

– Já estou acostumado com as merdas que publicam a meu respeito...

– Bem, mas eu não escrevi nenhuma mentira...

– Não. Mas você *não precisa* escrever tudo o que sabe. Não é porque você tem acesso à vida dos outros que deve espalhar isso pelo mundo. Aprenda a separar as coisas – alertou ele, colocando o capacete, sem me dar oportunidade de defesa.

Mas o que teria eu a dizer em minha defesa? Que fica muito difícil separar as informações confidenciais das que podem se tornar públicas, durante uma conversa amigável com uma personalidade? De que adianta a jornalista ter acesso às fontes se, para preservar tal acesso, não pode partilhar as informações com os leitores? Há muito a se discutir sobre a ética da reportagem (e também a dos editores, os responsáveis últimos pelo que cada órgão comunica), como eu estava aprendendo naquele laboratório em que, a cada dia, experimentava uma emoção diferente. Mas dificilmente eu poderia explicar a Piquet, naquelas circunstâncias, que eu preservara muito do que sabia da intimidade do circo.

Dante em Imola

No Grande Prêmio de San Marino, eu via a corrida pela televisão instalada no boxe da McLaren quando a câmera mostrou o carro de Gerhard Berger sofrer um tremendo impacto e depois explodir. Foi terrível saber que não era um filme de ficção nem um documentário sobre antigos acidentes. A tragédia estava acontecendo naquele instante, a poucos metros, e com uma pessoa que eu conhecia bem!

Lembrei-me, então, de uma conversa que tivera com Reginaldo Leme no sábado. Berger dirigia como um alucinado e saía duas vezes da pista. Eu assistia aos treinos pela televisão, na sala de imprensa, e comentei:

- O que ele está querendo? Ganhar antes que a corrida comece?
- Ou morrer antes que termine – respondeu Reginaldo.

Um calafrio no estômago e uma ansiedade incontrolável pareciam me dizer que Berger não escaparia daquela. O impacto contra o muro se dera a mais de 250 quilômetros por hora e fora seguido de uma explosão! Imaginei o que estariam sentindo os parentes e as pessoas que tinham uma ligação afetiva intensa com o piloto ao vê-lo, inerte, entre as chamas.

Uma redação sobre trilhos

Depois da corrida, um jornalista me deu carona até Gênova, onde eu pegaria um trem para a França. Enquanto esperasse pelo GP de Mônaco, eu cobriria uma prova de *offshore* em Saint-Tropez, um torneio de tênis em Monte Carlo, o Festival de Cinema de Cannes e o que mais fosse possível, já que não queria me dedicar exclusivamente à Fórmula-1.

Sentada num frio banco de mármore, às 2 da manhã, com as imagens do acidente ainda na memória, entendi que jamais teria a frieza que os homens têm – ou fingem ter – diante do perigo implícito no esporte automobilístico. Variar meu leque de interesses seria uma forma de crescer profissionalmente e de não sacrificar minha sensibilidade.

Já no trem, quis dormir e esquecer tudo o que vira, mas um policial vestido à paisana me alertou para os ladrões, muito comuns em trens noturnos. Então, resolvi exorcizar os fantasmas transferindo-os para o papel. Peguei minha máquina e comecei a escrever um artigo sobre o GP de San Marino.

Os Gladiadores dos Tempos Modernos

A História se repete. Às portas do ano 2000, coliseus continuam sendo erguidos para o deleite da insaciável sede de violência que habita o ser humano. É estranha a atmosfera que envolve o pequeno universo da Fórmula-1 quando acontece um grave acidente, como o que entristeceu o último Grande Prêmio de San Marino. As reações são muito diversas. Alguns, com certeza, estarão felizes. Não pelo que aconteceu com o piloto, mas pela sorte de terem visto de perto o incrível desastre. O turista que conseguiu registrar a tragédia em sua câmera fotográfica será o primeiro, no dia seguinte, a chegar a um laboratório para revelar seu precioso filme. “Eu estava lá, eu vi de perto”, proclamará o *felizardo*, vangloriando-se.

Hoje, são tantos os interesses envolvidos no circo da Fórmula-1 que se percebe um certo cinismo nos ases das pistas. Há tanta competição e tanto dinheiro envolvido que, com certeza, muitos pilotos, em momentos como esse, respiram com algum alívio. Em primeiro lugar, porque o acidente não foi com eles. Em segundo, porque há um concorrente, um rival a menos!

Logo depois, a sessão recomeça. O espetáculo não pode parar.

Nelson Piquet, um tanto nervoso, declarou: “Não é apenas para girarmos pelo mundo que somos tão bem pagos”.

John Herbert, da Benetton, pareceu absolutamente insensível: “Isso é normal nas competições. No ano passado, fui eu”, lembrou, referindo-se ao acidente que sofreu no final da temporada de F-

3000 de 1988 – no qual teve as duas pernas fraturadas, razão pela qual ainda caminha com o auxílio de muletas e usa uma bicicleta para se locomover nos boxes.

Ayrton Senna, em entrevista, rendeu homenagem aos comissários de pista, responsáveis pelo milagre ocorrido no GP de San Marino. De fato, a rapidez e a eficiência dos bombeiros salvaram a vida de Gerhard Berger. Vinte segundos após o início do incêndio, o piloto austríaco era recolhido por três homens que, a partir daquele momento, passaram a ser conhecidos como “os anjos da guarda de Imola”.

A perspicácia de ferraduras

Considerado um dos pilotos mais inteligentes da F-1, Gerhard Berger revela-se também um ser humano sensível, amante da vida e do belo. Mas que tem de conviver com as armaduras alheias.

Ele mal terminara de ver o *tape* do acidente num hospital de Innsbruck quando um repórter com o semacol de um cavalo – desculpem a expressão, mas ela é fiel e necessária – perguntou-lhe se aquilo o traumatizara psicicamente a ponto de pôr fim a sua carreira.

– Por favor – pediu Berger —, não me fale em traumas num momento desses! Ao voltar à consciência, mesmo antes de sentir a dor, eu já estava calculando quantos dias faltavam para a próxima corrida!

Não satisfeito, o colega insistiu em demonstrar seu “senso de oportunidade” perguntando ao piloto que tivera uma costela quebrada e queimaduras de segundo e terceiro graus nas mãos se a causa do acidente fora a pressão exercida pela presença constante de Nigel Mansell, seu companheiro de equipe.

– Guiei como sempre guio. O acidente decorreu de uma falha técnica, e escapei por milagre. Agora, acredito em Deus... e na Ferrari!

No GP seguinte, recuperado, Berger fez sua estréia profissional ao microfone, comentando a corrida para a televisão austríaca, enquanto aguardava a prova do México, na qual voltaria a correr.

Um divórcio em andamento

Na manhã de quinta-feira, a pista encontrava-se fechada para a pré-qualificação. Senna, em sua bicicleta, aguardava o final do treino para descer ao paddock. Prost, que se hospedara no Hotel Palm Beach, na mesma avenida onde Senna tem seu apartamento, também esperava a abertura da pista, montado numa pequena motocicleta. O clima entre os dois mostrava-se pesado, como se não tivessem o que dizer ou não pudessem dizer tudo o que pensavam.

Os dois haviam combinado, por ocasião do GP de San Marino, que quem largasse na frente não seria ultrapassado pelo outro antes da primeira curva. Na primeira largada, tudo acontecera conforme o combinado. Mas, na segunda, Senna teria descumprido o trato. O brasileiro explicou-se com seu companheiro de equipe mais tarde:

– Acho que o problema todo foi de ponto de vista. Em minha opinião, antes da primeira curva eu já havia te alcançado. Depois, só concretizei a ultrapassagem.

A justificativa, contudo, não foi suficiente, e, nos treinos que precediam o GP de Mônaco, eram insistentes os rumores de que Alain Prost deixaria a McLaren no final da temporada, indo provavelmente para a Williams. Ou retirando-se de vez de um ambiente em que, para ele, as pessoas vêm se tornando cada vez menos confiáveis.

No sábado, depois de conquistar a trigésima segunda pole-position de sua carreira, Senna declarou-se muito feliz por lhe faltar apenas uma para alcançar o recorde de Jim Clark (o que, era a óbvia opinião unânime, aconteceria ainda naquela temporada). Enquanto isso, seu rival Alain Prost declarava, a poucos metros dali, que o brasileiro conseguira a pole por pura sorte, já que

fizera três voltas sem tráfego.

Conversando com James Hunt a bordo de um iate ancorado no porto de Mônaco, fiquei sabendo de mais alguns pormenores. Depois do GP de Ímola, Hunt pegou carona até Genebra com Prost no avião do piloto, e ouviu o bicampeão reconhecer seu erro de ter aberto na curva para Senna. Não podia se perdoar.

Xenna na xegada

Acompanhada de uma secretária, Xuxa Meneghel apareceu no motor-home da McLaren, para ver o namorado. Sentei-me numa cadeira ao lado e aproveitei a oportunidade:

– É a primeira vez que você vê uma corrida ao vivo?

– Não. Já havia assistido a uma antes com a Maria Helena, ex-esposa do Emerson Fittipaldi.

– Dessa vez, você veio especialmente para ver o Senna correr...

– Isso mesmo. Cheguei ontem, sexta-feira, e fico com ele até segunda. Depois, volto para o Brasil.

– Existem planos para um casamento? Ou, como dizem, trata-se apenas de um namoro de promoção?

– O que existe, no momento, são planos de trabalho. Mas, quanto aos comentários, eles sempre surgem, seja quem for o meu namorado.

– E como é o relacionamento com um homem mundialmente famoso, um ídolo?

– Não é novidade para mim – respondeu ela, sorrindo. – Já estou acostumada...

– Posso bater uma foto? – perguntei, ajeitando a câmera.

– Eu prefiro que não. Por favor...

Insisti – que mal podia haver numa foto? –, mas ela disse vários “não, por favor”.

Naquela mesma noite, a apresentadora loira do programa infantil de maior audiência da televisão brasileira sentou-se ao lado de Senna durante o jantar que Ron Dennis ofereceu a todo o alto escalão da McLaren no Hotel Hermitage. No dia seguinte, pouco depois de Senna cruzar a linha de chegada em primeiro lugar, Ron Dennis entregou o *walkie-talkie* à moça, que passou a gritar “Beco!”, “Beco!”, enquanto ouvia do piloto não se sabe o quê.

Xuxa me disse que não tinha medo de ver seu namorado correr, já que ele era o melhor no que fazia. Disse ainda que gosta de esporte em geral, mas que futebol e automobilismo são duas modalidades muito especiais para ela. De Senna, que estava eufórico, carinhoso e até beijoqueiro, os jornalistas ouviram esta declaração:

– Corri o tempo todo sem a primeira e a segunda marchas. Mas mais difícil que isso foi esconder do Prost que estava com problemas.

Quem saiu entristecido de Monte Carlo foi Piquet, que sofrera um acidente com Andréa De Cesaris. Foi diretamente para seu barco navegar pelo Mediterrâneo até a próxima “curva”.

O impossível é só um pouco mais difícil

Escrever as últimas laudas deste livro hospedada no famoso Hotel de Paris, em Monte Carlo, tornou-se um desafio para mim quando, na quarta-feira que antecederia o Grande Prêmio, expliquei minha intenção a uma relações-públicas e ela me disse ser impossível.

– Tanto o Hermitage quanto o Hotel de Paris ficam lotados até um ano antes. Mas posso convidar a senhorita a se hospedar conosco numa outra ocasião...

– É uma pena, mas em outra ocasião meu livro já estará publicado, e eu gostaria muito de sentir a atmosfera de um quarto de 500 dólares a diária para transmiti-la aos leitores...

– *Bien...* Se é assim, vou ver o que posso fazer. Mas não prometo nada, é claro!

No domingo pela manhã, minha valise estava entre as sofisticadas malas alinhadas no saguão do Hotel de Paris. Da sacada de meu deslumbrante quarto, assisti à corrida, ainda sem acreditar no muito que eu conseguira fazer desde que pusera os pés na estrada. Tudo é possível quando se tem coragem de ir em busca do que se quer.

Na segunda-feira, o circo foi desmontado. Em três semanas, tudo se repetiria, do outro lado do oceano. Mudava o continente, o povo anfitrião, os costumes locais – mas a competição era a mesma. E, no entanto, sempre renovada. Dinheiro, tecnologia e suor na luta por um lugar no pódio ou, pelo menos, no cockpit dão vida a esse esporte que nunca se torna repetitivo. Construtores, técnicos, mecânicos, fãs, espectadores, jornalistas – sejam quem forem, as pessoas direta ou indiretamente envolvidas com a Fórmula-1 sempre sentirão uma pontada de emoção a cada Grande Prêmio.

Vendo os grandes caminhões coloridos partirem, os monegascos sabiam que a festa não terminara: no ano seguinte, tudo se repetiria.

Um leque de opções

Eu não iria às corridas do México, Phoenix (EUA) e Canadá. Não havia condição financeira para tal. Resolvi, então, procurar outros assuntos para escrever. Fui a Saint-Tropez e fiz uma matéria para a *Show do Esporte* sobre o campeonato europeu de *off-shore*. Na semana seguinte, ao ver o brasileiro Luiz Mattar derrotar Yannick Noah no torneio de tênis Roland Garros, não resisti. Um dia depois, eu estava no *lobby* do luxuoso Hotel Concorde Lafayette, explicando para a organizadora do torneio que eu não sabia da necessidade de credenciamento com três meses de antecedência.

Foi inútil exaltar o fato de eu ter “vindo do Brasil” exclusivamente para cobrir o evento. Não dando ouvidos a meus apelos, ela se dirigiu a um senhor que estava a meu lado, esperando para ser atendido.

Pouco depois, ele veio me perguntar se eu conhecia a Le Coq Sportif. Sim. Era uma linha de roupas esportivas, principal patrocinadora de Yannick Noah, uma das estrelas do tênis internacional. Resultado: como a etiqueta Le Coq Sportif fora introduzida no Brasil, ele me daria um convite desde que eu me compromettesse a escrever sobre seu tenista e empresa, obviamente.

Sentada num dos melhores camarotes da quadra central, assistindo ao jogo entre Luiz Mattar e o francês Portier, olhei para o céu e deixei a chuva fina molhar meu rosto. Era aquele sentimento de vitória que me fazia acreditar que sonhar e realizar é uma bênção divina, concedida a nós, simples mortais.

Sorri para um ministro francês e estremeci com o piscar de olhos do charmoso ator Christopher Lambert, ambos sentados no camarote ao lado. Mais tarde, almocei com Cássio Motta enquanto o entrevistava no stand da Le Coq. À tarde assisti à partida entre Becker e Edberg, para em seguida entrevistar Mattar.

Uma semana depois, entrevistava Ballesteros, o Número 1 do golfe, num torneio em Monte Carlo. À noite compareci a um jantar de gala oferecido pela família real no Sport Club de Monte Carlo. Sentados ao lado de minha mesa, estavam o príncipe Rainier, seu herdeiro Albert e as princesas Caroline e Stéphanie.

Não pensem que basta o jeitinho brasileiro. Para ser convidada para o torneio, com direito às suas galas, apresentei-me ao relações-públicas que cuida dos eventos esportivos do principado. Mostrei-lhe algumas matérias publicadas na *Quatro Rodas* e *Show do Esporte* e, como é rara a presença da imprensa brasileira, as coisas se tornaram mais fáceis.

As parceiras do risco

Já que estava em Mônaco, aproveitei para telefonar a Célia Moreno, mulher do piloto brasileiro Roberto Moreno, que mora no principado com a filha Andressa e o marido. À tarde, a menina estaria na creche e a casa, em paz. Da varanda, enquanto tomávamos chá, Célia falava-me de como encara a profissão do marido.

– O médico vai para o hospital, o professor para a escola e o *Baxo* para as pistas. A palavra medo foi cortada do nosso dicionário. No momento estamos todos concentrados em sua carreira profissional. Quando posso, acompanho o Roberto às corridas. A velocidade e o perigo são excitantes!

Célia, como todas as outras namoradas ou esposas de pilotos que não o acompanham ao circo, leva sua vida de forma normal: cuida dos afazeres domésticos, leva a filha para a escola, sai para as compras e faz ginástica.

– O Baxo vai vencer pela insistência. Admiro muito sua força de vontade. Ele lutou tanto para chegar à Fórmula-1 e, agora, é uma pena não encontrar um carro competitivo. A pior coisa não é ficar de fora da corrida, mas entrar num carro por 30 minutos a cada GP.

No percurso de trem entre Mônaco e Cannes redigi a matéria que venderia para a revista *Automotor*, de Portugal, e para a *Quatro Rodas*, de São Paulo, publicada em setembro de 89.

Elas estão entre as mulheres mais charmosas do mundo. São casadas com milionários e levam a vida cercadas de carros, mansões e iates maravilhosos. Algumas têm até avião particular. Mas nem tudo são rosas e champanhe para essas mulheres ou namoradas dos pilotos da Fórmula-1. Suas vidas são, freqüentemente, uma vigília solitária, cheia de ansiedade e preocupações. Nas mansões, ecoa o vazio, e os imensos jardins podem parecer ainda maiores quando os maridos estão do outro lado do oceano.

Pior, bem pior, é o sentimento de que este esporte perigoso pode transformá-las, em poucos segundos, de esposa de piloto famoso em, simplesmente, mais uma viúva chorosa. E rica, é claro – as cifras são altas no mundo das altas octanas da F-1.

Se os salários e prêmios são suficientemente grandes para alimentar a imaginação, os riscos não ficam atrás. Esses homens, que podem ganhar milhões de dólares por seu trabalho, quase não têm tempo para enfrentar um sentimento comum às suas mulheres e aos simples mortais: o medo.

E então, o que pensam essas mulheres que aparentam ter tudo na vida? O telespectador do fantástico circo ambulante da F-1 vê muito pouco delas, apenas aparições ocasionais nos boxes. Elas ficam fora das fotos na hora do champanhe, e quase não são vistas nas festas que se sucedem aos grandes prêmios.

Para piorar, têm que “dividir” seus homens com uma legião de mulheres inevitavelmente lindas, em constante assédio aos boxes e motor-homes. Quando as mulheres dos pilotos tomam a decisão de deixar casa e filhos para trás e acompanhar os maridos, encaram a dura realidade da concorrência de modelos e manequins ávidas para roubar-lhes o lugar.

Por isso, elas cultivam, além do medo, um visível ciúme. Como Suzi Patrese, casada com Riccardo Patrese, da Williams, que carrega a fama de ser um dos pilotos mais mulherengos do meio. Os dois se conheceram em Cortina D’Ampezzo, Itália, quando praticavam seu esporte preferido, o esqui. Hoje, muitas temporadas e três filhas depois, Suzi diz que não tem ciúme, mas abre uma exceção: “Só durante o GP do Brasil. Cada vez que chegamos ao quarto do hotel, há um monte de bilhетinhos! Além de paqueradoras, as brasileiras têm um corpo, digamos, perigoso...”.

Escaldada com a concorrência, a belga Katherine Valentin, atual mulher de Nelson Piquet, vai pouco aos autódromos mas mantém uma “rede de informantes” para controlar o ciúme que qualquer mulher, ao lado de um *bon vivant* como o piloto brasileiro, cultivaria. Katherine, de todas as mulheres de pilotos, é a que tem a rotina mais exótica. Piquet construiu um iate de 100 pés, e é nessa “casa” de 5 milhões de dólares que os dois, mais o filho Lazlo Alexander, vivem na baía de Monte Carlo. Do iate ela vê quando Piquet sai e chega de helicóptero para os treinos e corridas.

Um caso raro de ausência de ciúme é o de Xuxa, namorada oficial de Ayrton Senna desde o começo do ano. Ela é, também, a única namorada de piloto que mantém uma atividade própria, e possivelmente seja a mais rica de todas, olhando-se apenas seu patrimônio pessoal.

O namoro dos dois corre para completar sua primeira temporada, mas até agora ela tem de enfrentar as insinuações de que tudo não passa de uma grande jogada promocional. Xuxa é veemente: “As pessoas não respeitam a privacidade das outras. Não me importo com o que falam”. Por enquanto, nada de casamento: “O que existe são planos de muito trabalho. O Beco tem sua vida profissional e eu a minha. Mas, mesmo no meio dessa correria, nós sempre encontramos um tempo só para nós...”.

A convivência com a glória e o dinheiro não elimina a visão crítica de algumas delas. Experiente, Rosanne Mansell não se ilude com o glamour da F-1 e desfia suas queixas: “Uma coisa que Nigel não entende é o fato de certas pessoas serem tão arrogantes e más. Não se tem amigos, somente colegas de trabalho. E ele detesta ter de ouvir perguntas estúpidas de certos jornalistas”.

Para Paola Nannini, mulher do italiano Alessandro Nannini, da Benetton, o mundo aparentemente esfuziante da F-1 provoca impressão semelhante: “Não gosto muito do ambiente das corridas, e vou a poucas delas. É muito difícil fazer amizades, tudo é muito estressante”.

Mas há quem adore justamente o lado mais mundano da profissão. Angela De Cesaris, que alterna sua residência entre Roma e Monte Carlo, admite que um de seus maiores prazeres é fugir da rotina: “Preferiria que Andréa fizesse um trabalho menos perigoso, mas, se eu pedisse para ele parar e ele o fizesse, seria uma desgraça. Gosto desta vida de fantasia, cheia de viagens. Decidimos também não ter filhos para que eu possa me dedicar só a ele”.

Já a francesa Anne-Marie Prost nunca vai às corridas e detesta o ambiente. Chega a ser fria quando analisa essa atitude: “O homem normal, quando vai para o escritório, não leva a esposa. Por que teria eu de freqüentar o ambiente de trabalho de Alain? Ainda mais que se trata de um ambiente nervoso, barulhento e falso”.

O momento de maior tensão dessas mulheres, como o dos maridos, é na hora da largada. Stela Gugelmin, mulher do paranaense Maurício Gugelmin, diz que “nem gosto de ver”. Ela viu a morte do marido de perto no GP da França, quando o March de Maurício decolou por cima dos outros carros na largada. “Foi terrível! Vi o acidente pelo monitor, no boxe. Por sorte o alívio veio logo, quando o locutor anunciou que ele estava bem e andando para o boxe.”

No fundo, o sonho de todas elas é ver chegar o último dia da carreira dos maridos. Aí, sim, o sacrifício de conviver com o perigo estará afastado e poderá dar lugar a uma sonhada vida rica e sem riscos. Paola Nannini resume o sentimento geral: “Tenho muito medo de que ele se machuque, e a cada vez que termina uma corrida eu digo graças a Deus, terminou, e vamos para casa! Mas no íntimo eu sei que acabou só até a próxima corrida, quando tudo começará de novo”.

Um dia no paddock

A saída para Saint-Tropez ficou para trás na estrada. Eu continuei em direção a Castelet. Pura Sánchez havia me emprestado seu carro, um Golf. Chegando ao circuito, fui pegar minha credencial, como também um adesivo oficial que, colocado no pára-brisa, me daria acesso ao estacionamento atrás do paddock.

Todos os sábados, no motor-home da Ferrari, era oferecido um café da manhã para a imprensa. Berger e Mansell respondiam às perguntas de um pequeno grupo de jornalistas, no qual consegui me infiltrar. Do terrível acidente ocorrido em Imola só restaram algumas cicatrizes nas mãos do piloto austríaco. Consegui perguntar a Berger se ele não sentia medo da morte, já que havia passado perto dela.

– O risco de morrer não é privilégio somente de pilotos de F-1 – explicou Berger. – Quantas pessoas morrem por dia em acidentes de trânsito? Quantos pilotos de F-1 morrem por ano? O fator segurança também acompanhou a tecnologia. – Dito isso, ele se refugiou em outra sala do motor-home.

Encontrei Ana Corvo, agora namorada de Berger, na Zakspeed. Ela contou-me que viu o acidente pela televisão, o que foi muito pior por não saber se ele estaria vivo ou não.

– Foi terrível! Parecia que eu estava vendo um daqueles filmes de acidentes espetaculares. Não podia ser real! Antes, eu não tinha medo porque confiava nele e no pessoal da Ferrari, mas agora que sei que pode acontecer sofro muito.

Em seguida, avistei meu amigo Bernd Schneider, muito triste por não ter sido pré-qualificado. Conversando, falei sobre minha intenção de ir e voltar para Cannes todos os dias; Bernd se prontificou a me ceder seu quarto de hotel, já que voltaria naquela tarde mesmo para a Alemanha. Os hotéis só aceitam reservas com pagamento adiantado pelas quatro noites, para não correr o risco de ficar com quartos vazios na última hora, e as equipes não podem adivinhar se serão ou não qualificadas.

O que mais poderia pedir da vida? Um carro só para mim, um hotel de luxo, credencial garantida em todos os GPs e a tranquilidade de saber que tinha um porto seguro para voltar, *chez Pura*. Para fechar o pacote, havia a amizade e a gentileza de Reginaldo Leme, a quem eu entregava as minhas matérias no domingo dos GPs; na segunda, o material já estaria nas revistas em São Paulo, o que poupava tempo e dinheiro com correios.

Assisti à pesagem dos pilotos, uma tradição que serve para facilitar a operação de avaliação do peso dos carros no decorrer dos treinos. Os mais leves (a pesagem é feita com capacete) são Nakajima e Moreno, com 58 quilos. Prost e Martini, 62. Senna pesa 69. Piquet, Berger e Boutsen pesam 73 quilos. Os mais pesados são Warwick e Cheever, com 79. Cheever é o mais alto dos pilotos e acabou ficando sem correr num dos GPs por não conseguir entrar no carro. Os projetistas teriam que “esticar” o cockpit para a próxima corrida.

Esse era o tipo de incidente que a Arrows não precisava. Eles estavam atravessando uma fase difícil, com pouca verba. Enquanto a McLaren tem um orçamento anual de cerca de 100 milhões de dólares, equipes como a Coloni, Tyrrell e Arrows tentam sobreviver enquanto correm atrás de patrocinadores.

Almocei na Arrows, com um patrocinador “anônimo”. Andréa era um armador grego que fornecera capital para a equipe inglesa comprar dois motores. Quando ele me deu seu cartão de visitas, tentei localizar o nome de sua empresa no carro, macacão e capacete dos pilotos. Nada. Mais tarde, perguntei-lhe sobre o retorno que teria, já que havia investido 100 mil dólares por uma temporada.

– Credencial para mim e para meus amigos em todas as corridas – respondeu o jovem milionário. – Sou apaixonado por essa competição e com isso já tenho o retorno de que preciso.

Entrevistei um outro milionário, o dono da Onyx. O belga Van Rossen é um sujeito excêntrico que não se importa em quebrar o silêncio sobre as cifras que movem o circo da F-1. Ninguém gosta de falar de dinheiro, mas a verdade é que dinheiro “fala”, e muito alto. As cifras vieram à tona quando Van Rossen disse que pagaria 50 milhões de dólares à Porsche para ter seu motor na temporada de 90, e 10 milhões pelos serviços de um top driver.

– Eu não contrataria Senna – acrescentou ele. – Os patrocinadores precisam implorar pela sua atenção, para que ele dê algum retorno publicitário. O negócio dele é pilotar!

A fortuna de Van Rossen vem de um programa de computador desenvolvido por ele – o Moneytron – que prevê todas as variáveis da Bolsa de Valores. Ele vendeu sua descoberta por 50 milhões de dólares. Depois, aplicou os 50 no seu programa, ganhando ainda mais dinheiro. Perguntei quanto. Ele jogou seus longos cabelos para trás, encarou-me nos olhos pela primeira vez e disse:

– Muito dinheiro. Você não saberia o valor do que ganhei, caso lhe dissesse.

– Se algum dia eu ficar rica, de quanto preciso para investir no Moneytron?

– Quando tiver no mínimo um milhão de dólares, venha falar comigo que te transformarei numa milionária.

No dia em que eu tiver 1 milhão de dólares, acredito que não me preocuparei em como ficar mais rica, pensei. A gente perde até o rumo ao ouvir falar em tanto dinheiro.

“Au revoir”

Durante testes de pneus em Silverstone, a novela Prost/Senna terminou. E, ao contrário

do que acreditavam os adeptos da F-1, com um final feliz. O casamento do ano tinha todos os ingredientes para terminar em divórcio. Como diz Ron Dennis, team manager da Marlboro-McLaren-Honda, é difícil a gestão de um matrimônio com dois galos de briga. Se não é exatamente um final perfeito, pelo menos serviu para tirar um peso das costas do pequeno grande talento francês, que, no final de semana em que anunciava sua não-participação em 90 pela McLaren, saiu em pole-position direto para o pódio, confirmando a condição de líder do campeonato.

– Sinto-me mais relaxado por ter tomado tal decisão, mas isso não tem relação com o desempenho do carro – acrescentou Prost.

Foram muitos os jornalistas a ouvir da boca de Prost que o problema com a Honda estava resolvido, mas poucos engoliram a explicação de que, depois de ter o carro e motor regulados para seu estilo de pilotagem, as coisas haviam melhorado. Se ele fingiu acreditar que a Honda nunca, em tempo algum, favoreceu Senna visando o mercado automobilístico brasileiro – já que o europeu é tido como conquistado –, foi por sabedoria que decidiu não colocar mais a boca no trombone, pois isso não o levaria a lugar algum. E, se levasse, seria a um desentendimento com os japoneses, como também criaria polêmicas e problemas entre McLaren e a Honda.

– Um dia eu contarei a história toda – confidenciou Prost a um jornalista. – Por enquanto só posso dizer que tudo é muito mais complicado do que aparenta.

Ron Dennis tentava acalantar a “sede de sangue” de cada ser que circulava pelo pequeno planeta da F-1 dando explicações de que a crise de relações humanas entre os dois pilotos também já fora resolvida. Enquanto isso, Alain fazia questão de declarar para a imprensa internacional que ele e Senna ao menos se falavam.

– Senna é bizarro – declarou Prost. – Ele é como um garoto mimado que só faz o que lhe convém. Fico furioso quando estou fazendo testes e sei que ele se recusou e ficou no Brasil, descansando. Nesses anos todos nunca me recusei a fazer um teste. A diferença entre nós é que eu guio para a equipe e ele, para si mesmo. Tem certas coisas no *Érton* que é difícil de entender... Ele não fala, não age com naturalidade, não sorri... É, sem dúvida, o piloto mais rápido que já correu comigo. Mas isso é tudo. Desde que ele chegou aqui, já não me sinto em família. A atmosfera mudou.

Dois meses depois, no GP da Itália, Prost anunciaria oficialmente sua ida para a Ferrari, deixando o lugar vago na McLaren para o austríaco Gerhard Berger e encerrando assim um trabalho de seis meses com a equipe inglesa.

Brilho, glamour e suor

Do aeroporto internacional de Bruxelas, peguei carona com Dereck Warwick até Spa, para o GP da Bélgica. Conversamos muito durante o caminho. Dereck falou de sua luta para chegar à F-1, das dificuldades em conseguir uma boa equipe e um bom carro.

– Correr na F-1 é a minha vida. Vivo em função disso, mas às vezes me pergunto até quando precisarei esperar para ter um carro competitivo e poder mostrar meu talento. Não é fácil! Mas não posso reclamar, pois me considero uma pessoa muito privilegiada. Além de fazer o que mais gosto na vida, ainda sou muito bem pago. Quantas pessoas se realizam profissionalmente? Eu sou uma delas... e você também! É, Nice, tenho acompanhado seu trabalho e te admiro muito. Ser um enviado especial não exige trabalho maior do que escrever algumas linhas sobre os pilotos, sobre a prova. Mas sei que não é teu caso. Deve ser uma barra ter que se preocupar com caronas, acomodação. Nunca me esqueço daquela história de você ter dormido na sauna.

– É, mas este ano já tenho tudo organizado. Reservei um quarto na casa de uma família em Hockenheim. E aqui, em Spa, vou ficar num hotel que a Agnes da Marlboro providenciou.

No sábado, Piquet já estava em seu barco, *Pilar Rossi*. Pela segunda vez em toda a sua carreira, não havia se qualificado. Por dois anos consecutivos, o tricampeão tinha “caído no esquecimento” que ele sempre mencionou, quando um piloto não consegue resultados.

Thierry Boutsen, durante os treinos de sábado, saiu furioso do carro e foi tomar satisfações com René Arnoux. Arnoux é famoso por não dar passagem a outros pilotos, por fechá-los e por não olhar no retrovisor.

– Não sei o que esse cara está esperando para se aposentar! Ainda teve a capacidade de me dizer que eu deveria reclamar somente quando ganhasse mais corridas do que ele e não somente uma.

No domingo, Senna venceu o GP e recebeu a triste notícia de que seu grande amigo e empresário, Armando Botelho, havia morrido.

Fiquei muito triste. Armando era um dos poucos amigos que eu tinha naquele ambiente. Senna chorou, e algumas pessoas, pela primeira vez, viam um jovem vulnerável e descontrolado.

Alguns jornalistas vieram até mim com as perguntas mais estúpidas. Queriam provar que Botelho era a estrutura que segurava Senna. E que agora, sem tal suporte, o mito Ayrton Senna seria destruído.

Foi nesse ambiente que tive de aprender a me defender. Com verdades empanadas e invenções pastosas.

No GP da Alemanha, Senna continuou sendo perseguido pela imprensa. Mandou um recado para os jornalistas que o aguardavam para a coletiva que o piloto que faz a pole é obrigado a dar; alegou estar indisposto. Foi um alvoroço.

Os jornalistas soltavam suas farpas, dizendo que estavam ali para trabalhar e que Senna não tinha direito a indisposição. Bernie Ecclestone – que apareceu para pôr ordem no poleiro – recebeu diretas indicações de que deveria obrigar o piloto a cumprir sua obrigação.

– Mister Ecclestone, perguntei, um piloto sofre de um desgaste terrível e Senna disse que a infecção que teve na garganta abaixou sua resistência. Ele não tem direito de ficar indisposto?

– Se ficou doente, não deveria estar aqui. *This is a big business*, e indisposições não podem interferir. Acho que da próxima vez, assim que ele sair do carro, vocês deveriam cercá-lo num grande grupo e não deixá-lo passar até que responda a suas perguntas.

15

Reta Final

Desde que o mundo é mundo, desde que a Fórmula-1 é o mais emocionante dos esportes de velocidade, altos e baixos marcam as presenças dos bólidos nas principais pistas da Europa, América e Ásia. Assim, quem pensou que 89 iria repetir 88, com as mesmas 1 facilidades registradas pelos grandes pilotos da McLaren, viu-se surpreendido por situações inusitadas. Essa transformação foi provocada pelo revolucionário câmbio das Ferrari, que, inesperadamente, começou a cutucar os calcanhares de Ron Dennis.

Entre os fatos de destaque, alguns foram mais emocionantes que as largadas e chegadas dos Grandes Prêmios: o momento de intensa aflição do público e jornalistas que, inertes, tiveram de assistir ao fogo que envolvia o carro do arrojando Gerhard Berger; a bandeira preta para Nigel Mansell que, propositada ou inocentemente, não viu sua desclassificação, terminando por alijar da prova o campeão Ayrton Senna; e o voo inconseqüente de Luiz Perez Sala sobre a cabeça de Maurício Gugelmin. Enquanto Senna surpreendia a imprensa e o público com sua religiosidade, as reclamações de Prost em relação à Honda não eram novidade. Já Piquet mostrava sua motivação em ir para a Benetton na temporada de 90.

Outros fatos, que também foram emocionantes e não chegaram a acontecer, teriam causado grande sensação entre os torcedores. Faltou a Ayrton Senna e Maurício Gugelmin o

espírito latino, quente e arrojado, como foi o caso de Nelson Piquet. Piquet não teve dúvida: prejudicado por Eliseu Salazar, arrancou seu capacete, luvas e bala-clava e partiu para cima dele, para colocar em pratos limpos a sujeira praticada nas pistas.

Senna foi muito passivo, principalmente porque poderia estar perdendo ali seu bicampeonato. Maurício Gugelmin também foi pacífico, apesar de ter sido jogado para fora da pista, colocando sua vida a prêmio. Eu acredito que para 90 alguns pilotos deverão reformular suas políticas. Quem sabe se poderão imitar Emerson Fittipaldi, que está novamente em moda: calmo e comedido, não leva desaforo para casa.

Tráfico de influência

Certa vez, o lendário piloto escocês, Jackie Stewart, explicou por que os brasileiros eram destaque na Fórmula-1: bastava dirigir pelas ruas de São Paulo para obter a superlicença. Brincadeiras à parte, o que Jackie Stewart quis homenagear é o talento natural dos corredores brasileiros que, mais do que nunca, têm demonstrado sua capacidade profissional. Ninguém duvida da competência e da competitividade de Emerson Fittipaldi, Nelson Piquet, Maurício Gugelmin, Ayrton Senna e inúmeros outros valores que despontam no cenário mundial.

Naturalmente, quem conhece Paris sabe que lá, como nos grandes centros, o trânsito também é complicado e dirigir é estressante. Mas não parece que, com tanta facilidade, os franceses se desvencilham do tráfego das ruas como do tráfico de influência. É como a velha história do menino, dono da bola: se não puder jogar no time principal, leva a bola para casa.

Não há dúvida de que se viu, no desfecho do campeonato de Fórmula-1 de 1989, um espetáculo lamentável. Porque, de repente, toda a ira de cartola irascível foi descarregada sobre um piloto talentoso e competente. Não há dúvida de que o protegido do presidente Ballestre da FISA é um bom motorista. Ele se sai muito bem nas ruas de Paris. Mas, daí, a resolver premiá-lo por bom comportamento, vai uma diferença muito grande.

Fórmula-1 é corrida de raça, de garra, de competitividade, de luta, onde não há lugar para fracos. Ninguém duvida do arrojo de Jochen Rindt, Ronnie Peterson, Gilles Villeneuve e do próprio Ayrton Senna. Ninguém igualmente duvida da genialidade de Jackie Stewart, Emerson Fittipaldi e Niki Lauda. Esses dois pontos mostram bem o quadro verdadeiro da Fórmula-1. Competência e profissionalismo. Porque, a se julgar pela incompetência, o que fazer com os Alliot, De Cesaris, Nakajimas e o próprio Mansell?

Não se pode confundir extremos. Precaução não pode ser confundida com medo, como o de Prost nas corridas onde tudo não esteja a seu gosto de menino mimado. Arrojo, coragem e determinação não podem ser confundidos com direção perigosa. O que fizeram com Ayrton Senna será contado, corretamente, com o tempo. Prepare-se, agora, o sr. Ballestre, pois, além de um Ayrton mais motivado, teremos um melhor carro para Gugelmin e um novo desafio para o tricampeão Nelson Piquet. Todos verão, nas pistas, a diferença entre competência e tráfico de influência.

Batom e chauvinismo

Foi no meu último Grande Prêmio da temporada de 89 que senti e aprendi o que é o alívio da resignação. Tinha tanta vontade de conhecer o Japão e a Austrália, mas, olhando para os últimos cheques de viagem que me restavam, soube que nem sempre querer é poder. Coloquei na cabeça que me faria bem pensar em tudo o que havia visto e realizado até aquele momento. De nada adiantaria assumir o papel de vítima e cuspir a resposta chorosa aos colegas que me perguntavam se eu cobriria as últimas corridas. “Gostaria muito, mas não tenho nenhuma revista ou jornal que possa me enviar ao Japão ou Austrália. E, como *free-lancer*, é impossível arcar com

tantas despesas”.

Seria inútil choramingar. Quando Paul Weaver – um jornalista inglês que sempre me ajudava com indicações de pessoas a quem eu poderia oferecer meus trabalhos – veio me perguntar se eu iria aos GPs asiáticos, respondi, ciente de meus limites:

– Não. Já chega de viver pelo ritmo do calendário dos GPs.

Terminada a corrida, os três primeiros classificados são obrigados a ir para a sala de imprensa, para a entrevista coletiva. Enquanto eles não chegavam, preparei um recibo de 500 dólares para entregar ao editor da revista Automotor portuguesa pelo pagamento de uma matéria. Naquele momento, Bernie Ecclestone arrancou uma bebida das mãos de um jornalista. Fechei a caixa de pó-de-arroz boquiaberta.

– Não sabe que é proibido comidas e bebidas na sala de imprensa? – gritou, vindo em seguida na minha direção. Estremeci com o pensamento de que ele arrancaria o batom de minhas mãos. Fez-se silêncio. Era o “todo-poderoso” numa rara visita. Ele passou os olhos no recibo que eu apenas havia assinado. Pegou minha credencial e ouvi, numa pronúncia inglesa, meu nome e o da revista, dizendo em seguida: – Não te falei, Nice, que se continuasse *working hard*, venceria? Boa credencial, negociando bem suas matérias...

– Mas ainda estou esperando por aquele emprego que me prometeu.

Antes de sair, ele disse qualquer coisa como “quem sabe no ano que vem”. Provado meu valor profissional, eu podia passar batom de cabeça erguida.

Da mesma forma que na Legião Estrangeira existem franco-atiradores atrás de objetivos, independentemente das dificuldades que terão de enfrentar, na Fórmula-1 o quadro se repete quando os seus componentes são os “astros” das pistas e uma jornalista mulher, vinda da América do Sul.

O volume de preconceitos é extraordinário, já que o machismo não é privilégio dos países subdesenvolvidos. Afinal de contas, foram três anos de muita garra e determinação que permitiram me firmar como uma correspondente feminina de órgãos de imprensa do Brasil. Até então, era uma temeridade, por exemplo, que entre um treino e outro eu pretendesse retocar a pintura, corrigir o batom, melhorar o *blush*.

Essa atitude, aparentemente normal, era tida apenas como o chamariz de mais uma mulher querendo impressionar os pilotos. A questão é que tal juízo não era feito, na maior parte das vezes, pelos pilotos, e sim pelos jornalistas de outros países, ali designados para a cobertura.

Hoje, posso dizer que me encontro do outro lado, de tal forma que sei bem distinguir quando uma mulher, com objetivos de conquista, se aproxima dos pilotos, patrocinadores e jornalistas da Fórmula-1. Posso também, com uma ponta de orgulho, verificar bem a diferença entre ser apenas uma mulher-objeto e uma mulher que venceu em função de seus méritos profissionais.

Dessa forma, para todos que lerem este trabalho, quero dizer, honestamente, que apesar das dificuldades valeu minha insistência em realizar essa tarefa. Se outras pessoas estiverem interessadas em repetir a façanha, afirmo que a melhor forma é usar de bom senso. Nem insistir em demasia, nem esmorecer em excesso. Acima de tudo, é preciso, como nas provas de Fórmula-1, ter força de vontade para cruzar todas as linhas de chegada à nossa frente, e receber todas as bandeiradas a que tivermos direito.

Esta obra foi digitalizada pelo grupo Digital Source para proporcionar, de maneira totalmente gratuita, o benefício de sua leitura àqueles que não podem comprá-la ou àqueles que necessitam de meios eletrônicos para ler. Dessa forma, a venda deste e-book ou até mesmo a sua troca por qualquer contraprestação é totalmente condenável em qualquer circunstância. A generosidade e a humildade é a marca da distribuição, portanto distribua este livro livremente.

Após sua leitura considere seriamente a possibilidade de adquirir o original, pois assim você estará incentivando o autor e a publicação de novas obras.

Se gostou do trabalho e quer encontrar outros títulos nos visite em http://groups.google.com/group/expresso_literario/, o Expresso Literário é nosso grupo de compartilhamento de ebooks.

Será um prazer recebê-los.



As novidades surgem aqui.
Venha nos conhecer
http://groups.google.com/group/expresso_literario